

Den Europæiske Unions Tidende

L 195



Dansk udgave

Retsforskrifter

55. årgang

21. juli 2012

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

AFGØRELSE

2012/397/EU:

- ★ **Kommissionens afgørelse af 24. oktober 2011 om Statsstøtte SA 32600 (2011/C) — Frankrig — Støtte til SNCF's omstrukturering af SeaFrance SA (meddelt under nummer K(2011) 7808) ⁽¹⁾ 1**

2012/398/EU:

- ★ **Kommissionens afgørelse af 9. marts 2012 om Statsstøtte SA.12522 (K 37/08) — Frankrig — Gennemførelse af »Sernam 2«-beslutningen (meddelt under nummer C(2012) 1616) ⁽¹⁾ 19**

Pris: 3 EUR

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

AFGØRELSE

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 24. oktober 2011

om Statsstøtte SA 32600 (2011/C) — Frankrig — Støtte til SNCF's omstrukturering af SeaFrance SA

*(meddelt under nummer K(2011) 7808)***(Kun den franske udgave er autentisk)****(EØS-relevant tekst)**

(2012/397/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

Kommissionen sig yderligere oplysninger, som de franske myndigheder fremsendte den 4. maj 2011.

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

- 3) Den 6. april 2011 indgav en konkurrent til SeaFrance, P&O Ferries (i det følgende »P&O«), en klage over omstrukturingsstøtten til Kommissionen.

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

- 4) Ved brev af 22. juni 2011 meddelte Kommissionen Den Franske Republik sin beslutning om at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF.

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte bemærkninger i overensstemmelse med ovennævnte artikler ⁽¹⁾, og

- 5) Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den omhandlede støtte ⁽³⁾. Kommissionen modtog bemærkninger, jf. detaljeret beskrivelse i afsnit V.

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

1.1. Generel proceduremæssig baggrund

- 1) Kommissionen godkendte ved afgørelse af 18. august 2010 ⁽²⁾ redningsstøtte (i det følgende »redningsstøtten«) til SeaFrance S.A. (i det følgende »SeaFrance«), som Frankrig efterfølgende gennemførte. Denne støtte bestod af et lån på højst [40-70] mio. EUR fra SNCF til SeaFrance.
- 2) De franske myndigheder anmeldte den 18. februar 2011 omstrukturingsstøtte (i det følgende »omstruktureringsstøtten«) til SeaFrance på 223 mio. EUR, ledsaget af en omstruktureringsplan. Ved brev af 29. marts 2011 udbad

- 6) De franske myndigheder fremlagde den 14. juli 2011 bemærkninger til beslutningen om at indlede proceduren, den 22. juli 2011 til klagen fra P&O og den 19. august 2011 til tredjemands bemærkninger til beslutningen om at indlede proceduren.
- 7) Den 12. september 2011 fremsendte de franske myndigheder en ændret omstruktureringsplan.
- 8) Den 3. oktober 2011 ændrede de franske myndigheder igen omstruktureringsplanen (i det følgende »den ændrede omstruktureringsplan«).

⁽¹⁾ EUT C 208 af 14.7.2011, s. 8.⁽²⁾ EUT C 102 af 2.4.2011, s. 2.⁽³⁾ Se fodnote 1.

- 9) Kommissionen og de franske myndigheder afholdt møde den [...]. Der har under hele proceduren også løbende været telefonsamtaler ⁽⁴⁾ og udvekslinger af e-mails. Den 18. oktober 2011 sendte de franske myndigheder et brev til Kommissionen med et sammendrag af argumenterne fra den foregående korrespondance.

1.2. National proceduremæssig baggrund

- 10) I forbindelse med behandlingen af SeaFrances betalingsstandsning, der blev indledt den 30. juni 2010, skal Tribunal de Commerce træffe endelig afgørelse den 25. oktober 2011 med hensyn til, om SeaFrance skal træde i likvidation eller fortsætte sin aktivitet ⁽⁵⁾.
- 11) Siden behandlingen af betalingsstandsningen blev indledt, er tredjeparter blevet godkendt til at afgive bud på opretholdelse af aktiviteten til kurator i form af helt eller delvist salg af virksomheden. Ifølge Kommissionens oplysninger er der indgivet tre bud, et fælles fra den franske koncern Louis Dreyfus Armateurs og det danske selskab DFDS A/S (i det følgende »DFDS«) (i det følgende betegnet under ét »DFDS-LDA«), et fra fagforbundet Confédération française démocratique du travail (i det følgende »CFDT«) og et fra SNC Being Bang Immatériel (i det følgende »Being Bang«).
- 12) DFDS-LDA indsendte et bud på delvis overtagelse af SeaFrances aktiver og personale til den symbolske pris af 3 EUR ⁽⁶⁾ med kopi til Kommissionen til orientering. Ifølge dette bud vil DFDS-LDA kun beholde 460 ansatte (dvs. 200 færre end i den ændrede omstrukturingsplan), og man ville beholde fragtskibet Nord Pas-de-Calais (ud over bilfærgerne Berlioz og Rodin), men ikke bilfærgen Molière (mens forslaget i den ændrede omstrukturingsplan var at sælge fragtskibet Nord Pas-de-Calais, ikke bilfærgen Molière. Der var tværtimod tale om et førtidigt tilbagekøb af denne færges).
- 13) Ifølge pressen afgav CFDT et bud om at overtage virksomheden til Tribunal de Commerce de Paris den 24. august 2010. CFDT ønskede at beholde alle de nuværende 1 100 medarbejdere. Man ville derfor købe skibene af SeaFrance for en symbolsk euro og ikke overtage virksomhedens passiver. CFDT forventer at opnå sikrede banklån på mindst 50 mio. EUR og ligeledes et supplerende lån fra regionale myndigheder på 80 mio. EUR for at kunne håndtere en eventuel ny krise.
- 14) Stadig ifølge pressen har Being Bang afgivet bud på at overtage SeaFrance, men Kommissionen kender ikke de

nærmere bestemmelser i dette bud. Being Bang har til information sendt Kommissionen et bud vedrørende overtagelse af SeaFrance. Dette dokument tilgik Kommissionen efter udløbet af fristen for, at interesserede parter kunne fremkomme med deres bemærkninger, nemlig 15 dage efter datoen for offentliggørelsen af beslutningen om at indlede proceduren. I overensstemmelse med retspraksis har Kommissionen således ikke sendt det til de franske myndigheder og vil ikke tage hensyn til det i denne afgørelse ⁽⁷⁾.

- 15) Frankrig har ikke sendt de bud, der er nævnt i betragtning 10)-13), til Kommissionen. De er derfor ikke omfattet af denne afgørelse.

1.3. Genstand for nærværende afgørelse

- 16) Nærværende afgørelse vedrører alene den kapitaludvidelse, som Frankrig har anmeldt for SeaFrance, to lån på hhv. 99,8 mio. EUR og [40-70] mio. EUR, til SeaFrance, samt den redningsstøtte, som Kommissionen godkendte den 18. august 2010.
- 17) Nærværende afgørelse vedrører hverken forlængelsen af SNCF's aftale om et likviditetslån til SeaFrance (SA.31331-2011/NN) eller SNCF's lån til SeaFrance til finansiering af købsoptionen på fartøjet SeaFrance Berlioz (SA.31252-2010/NN). Kommissionen indledte ligeledes proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF, over for disse to foranstaltninger den 22. juni 2011.
- 18) Eftersom behandlingen af betalingsstandsningen er preserende — Tribunal de Commerce de Paris skal afsige dom den 25. oktober 2011 — vedrører nærværende afgørelse alene omstrukturingsstøtten, der i henhold til den ændrede omstrukturingsplan består i en rekaptalisering og to lån samt redningsstøtte for en begrænset periode. Undersøgelsesproceduren er således ikke afsluttet, for så vidt angår aftalen om likviditetslånet (SA.31331-2011/NN) og finansieringen af Berlioz (SA.31252-2010/NN).

II. BESKRIVELSE AF STØTTEMODTAGEREN

- 19) SeaFrance er et fransk aktieselskab, der ejes 100 % af SNCF Participations S.A., som også er et fransk aktieselskab, der forvalter SNCF-koncernens kapitalinteresser, og som er 100 % ejet af det offentlige industrielle og kommercielle foretagende »Société nationale des chemins de fer français« (i det følgende »SNCF«).

⁽⁴⁾ [...].

⁽⁵⁾ Artikel L. 622-1, stk. 1, i den franske handelslov.

⁽⁶⁾ 1 EUR for de materielle aktiver (aktiviteten, fartøjer osv.), 1 EUR for immaterielle aktiver (edb-systemer) og 1 EUR for lager.

⁽⁷⁾ Dom af 9. september 2009, Diputación Foral de Álava et Gobierno Vasco mod Kommissionen, T-227/01-T-229/01, T-265/01, T-266/01 og T-270/01, Sml. 2009 II, s. 3029, præmis 259-272.

- 20) SeaFrance driver færgefart (gods og passagerer). Selskabet betjener udelukkende ruten Calais-Dover. Selskabets markedsandele på denne rute er sammensat som følger:

	2007	2010
Passagerer (*)	3 720	2 920
(1) Gods (**)	770 550	550 884

(*) I tusind passagerer

(**) I tusind enheder

- 21) Da den oprindelige omstrukturingsplan fra februar 2011 blev udarbejdet, bestod SeaFrances flåde af følgende skibe:

— tre ro-ro-passagerfærger til transport af både passagerer og gods: Rodin, Molière og Berlioz

— et fartøj, der alene transporterer gods: Nord Pas-de-Calais, og

— to fartøjer, der ikke var i brug, og som skulle sælges, Cézanne og Renoir (disse fartøjer blev solgt i juli 2011).

- 22) I december 2009 havde SeaFrance 1 550 faste medarbejdere.

- 23) SeaFrance transporterer gods (lastbiler) og passagerer (gående indtil 2008, biler, campingvogne, motorcykler og personbiler) og tilbyder ligeledes andre ydelser såsom varesalg om bord ⁽⁸⁾ og valutaveksling.

III. BESKRIVELSE AF STØTTEFORANSTALTNINGERNE

- 24) Ifølge den oprindelige omstrukturingsplan, der blev meddelt i februar 2011 (i det følgende »den oprindelige omstrukturingsplan«), skulle omstrukturingsstøtten bestå af en udvidelse af SeaFrances kapital på 223 mio. EUR, tegnet af SeaFrances eneaktionær, SNCF Participations SA.

- 25) Den oprindelige omstrukturingsplan omfattede navnlig:

— en reduktion af flåden fra 6 til 4 skibe

— en ændring af transportudbuddet, der ville føre til en reduktion af antallet af årlige overfarter på 29,4 % i forhold til det oprindelige transportudbud

— nedlæggelse af 725 fuldtidsækvivalente stillinger, svarende til næsten halvdelen af besatte stillinger i december 2009, for i 2013 at opnå et forhold mellem personaleudgifter og omsætning på 26 %.

- 26) I henhold til planen skulle produktiviteten også forbedres, bl.a. skulle varesalget om bord afhænge af antallet af passagerer, restaurationsudbuddet skulle ændres, aktiviteten »Croisière Bleu marine« (kort krydstogt) skulle omlægges, forvaltningen af garageområdet skulle omlægges, der skulle ikke længere være gående passagerer (trådte i kraft ultimo 2008), og enkeltmålsrejser skulle afskaffes. Desuden skulle de eksterne omkostninger sænkes ifølge omstrukturingsplanen. Der skulle etableres en indkøbsafdeling, som skulle rationalisere indkøbsprocedurerne, og den interne kontrol skulle forbedres (projekt vedrørende elektronisk styring af vedligeholdelse, central kontrol med lager i havn og om bord, systematiske udbud med deltagelse af europæiske skibsværfter med henblik på tildeling af kontrakter om teknisk oplægning af fartøjer samt reduktion af reklameudgifter).

- 27) I henhold til omstrukturingsplanen af 12. september 2011 skulle udvidelsen af SeaFrances kapital, som SNCF skulle tegne, kun udgøre 166,3 mio. EUR.

- 28) Denne kapitaludvidelse skulle suppleres med to lån på hhv. 99,8 mio. EUR og [40-70] mio. EUR, det første til at finansiere selve omstruktureringen af SeaFrance, det andet til at udskifte det eksisterende lån til fartøjet Molière for at udnytte køboptionen på dette fartøj på et tidligere tidspunkt end planlagt (i begyndelsen af [...] i stedet for slutningen af [...]). Denne førtidige udnyttelse af køboptionen ville gøre det muligt for SeaFrance allerede ved udgangen af [...] at eje hele fartøjet, hvis værdi var anslået til [...] mio. EUR.

- 29) Disse to lån skulle forrentes med 6,05 %, have en løbetid på 12 år og tilbagebetales med faste afdrag.

- 30) De franske myndigheder begrundede renten på 6,05 % som følger:

1) man havde anvendt Kommissionens meddelelse om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten ⁽⁹⁾ (i det følgende »meddelelsen om referencesatsen«) under hensyntagen til et højt sikkerhedsniveau for en CCC-kategori svarende til en margin på 400 basispoint, og

2) SNCF anvendte på deres foranledning en metode, der blev betegnet som »klassisk« ⁽¹⁰⁾, og som resulterede i en sats på mellem [6,00-6,15] % og [6,00-6,15] % ⁽¹¹⁾, baseret på:

⁽⁹⁾ EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6.

⁽¹⁰⁾ Anvendelsen af denne metode er beskrevet i bilag 5 til de franske myndigheders bemærkninger af 12. september 2011 om ændring af den oprindelige omstrukturingsplan.

⁽¹¹⁾ EURIBOR 12 mdr. + margin + forvaltningsudgifter = 2,18 % + [0-5] % + (fra [0,00 -0,20] % til [0,10-0,20] %).

⁽⁸⁾ Restaurationsydelser samt salg af alkohol, tobak og parfumer.

- EURIBOR-referencesatsen for 12 mdr. (pr. 1. august 2011 2,18 %)
- SNCF's kreditvurdering af SeaFrance til BB-, baseret på finansielle overslag for perioden 2011-2019 bestående af 6 ratioer, nemlig »leverage«⁽¹²⁾, »gearing«⁽¹³⁾, »equity ratio«⁽¹⁴⁾, »interest coverage«⁽¹⁵⁾, »liquidity«⁽¹⁶⁾ og »profitability«⁽¹⁷⁾, vurderet til mellem [0-5/20] og [15-20/20], og
- en beregning af margin (her [0-5] %), baseret på en kombination af vurderingen (BB-) og en tabs-givet misligholdelsessats (eller »Loss Given Default«) på mellem [30-40] % og [40-50] %.
- 31) Ud over de foranstaltninger, der allerede var meddelt i den oprindelige omstrukturingsplan, og de to oven-nævnte lån omfattede den omstrukturingsplan, der blev meddelt den 12. september 2011, også andre foranstaltninger:
- salg af endnu et fartøj, fragtskibet Nord Pas-de-Calais, ud over de to fartøjer Cézanne og Renoir, der blev solgt i juli 2011 i overensstemmelse med den oprin-delige omstrukturingsplan
- en reducere af det samlede antal ansatte på 922 (i stedet for de 1 550 i december 2009, dvs. en nedgang på 60 %), således at forholdet mellem lønudgifter og omsætning ville være på [20-25] % i 2013 og [20-25] % i 2019
- en reducere af antallet af overfarter om året på 5 830 overfarter (dvs. en nedgang på yderligere 2 352 overfarter i forhold til den oprindelige omstrukturingsplan), hvilket svarer til en nedgang på 37,6 % sammenholdt med antallet af overfarter i 2007
- besparelser på [1-5] mio. EUR (lukning af to af SeaFrances kontorer i Calais og Paris, lukning af call-centre i Belgien og Tyskland, nedskæring i annonceringsbudget, overførsel af alle tjenesteydelser til Calais fra udgangen af 2013, inddragelse af kvali-tetscertificeringen af godsskibet Nord Pas-de-Calais og indførelse af en automatisk kontrol ved indskibning).
- 32) Omstrukturingsperioden i den ændrede omstrukture-ringsplan er 5 år, dvs. 2011-2015, mens den i den oprin-delige omstrukturingsplan ville være indtil 2019.
- 33) I overensstemmelse med den ændrede omstrukturings-plan er der nu følgende betingelser for de to lån fra SNCF:
- lånene har en fast rente på 8,55 %⁽¹⁸⁾. Frankrig begrundet denne rente med en henvisning til medde-lelsen om referencesatsen, hvor der er taget hensyn til et normalt sikkerhedsniveau for en CCC-kategori. Følgelig er marginen på 650 basispoint
- lånets løbetid er 12 år. Lånet på 99,7 mio. EUR kan udbetales i fire trancher⁽¹⁹⁾, og lånet på [40-70] mio. EUR udbetales i en tranche, og
- hver tranche skal tilbagebetales i lige store årlige rater, indtil lånet er fuldt tilbagebetalt i 2023.
- De andre foreslåede foranstaltninger i omstrukturings-planen fra den 12. september 2011 (se betragtning (31)) er gengivet i den ændrede omstrukturingsplan.
- 34) Det foreløbige finansieringsbehov til gennemførelsen af den ændrede omstrukturingsplan er som følger:
- tilbagebetaling af SNCF's lån til SeaFrance ([40-70] mio. EUR)
- tilbagebetaling af SNCF's likviditetslån til SeaFrance ([40-70] mio. EUR)
- fremtidige driftsaktiviteter indtil 2017, ud over planen om sikring af arbejdspladser (plan de sauve-garde de l'emploi, i det følgende »PSE«) samt eksiste-rende investeringer og lån ([...] mio. EUR)
- dækning af udgifter til PSE ([...] mio. EUR)
- betaling af udgifter til lån, heraf Rodin-, Berlioz- og Molière-lånet ([...] mio. EUR)
- betaling af udgifter til investeringer, især til »scrub-bers« ([...] mio. EUR)
- behov på årsbasis for driftskapital eller dækning af uforudsete driftsomkostninger ([...] mio. EUR).

⁽¹²⁾ Svarer til forholdet mellem bruttogæld og EBITDA. Begrebet EBITDA (»Earning Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation«) kan sammenlignes med begrebet bruttodriftsoverskud.

⁽¹³⁾ Svarer til forholdet mellem bruttogæld og egenkapital.

⁽¹⁴⁾ Forholdet mellem egenkapital og samlede aktiver.

⁽¹⁵⁾ Forholdet mellem EBITDA og finansielle nettoomkostninger.

⁽¹⁶⁾ Forholdet mellem nettomidler x 360 og omsætning.

⁽¹⁷⁾ Forholdet mellem EBITDA og omsætning.

⁽¹⁸⁾ For lånet på 99,7 mio. EUR er sikkerheden pant med første prioritet i Rodin (ifølge de franske myndigheder med en markedsværdi på [...] mio. EUR, uden håndpant) og pant med anden prioritet i Berlioz (ifølge de franske myndigheder med en markedsværdi på [...] mio. EUR, [...]) og for lånet på [40-70] mio. EUR pant i fartøjet Molière (ifølge de franske myndigheder med en markedsværdi anslået til [...] mio. EUR).

⁽¹⁹⁾ [...].

- 35) Det foreløbige finansieringsbehov til gennemførelsen af den ændrede omstruktureringsplan er i alt [...] mio. EUR (ekskl. indtægter fra salg):

(i mio. EUR)								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	I alt
Betaling af kortsigtet gæld	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Fremtidige driftsaktiviteter (efter december 2011)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Resterende PBB	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Betalinger vedr. lån	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Betalinger vedr. investeringer	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Behov på årsbasis i driftskapitalbehov	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Samlet finansieringsbehov	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

IV. BEGRUNDELSE FOR INDLEDNINGEN AF DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE

- 36) Kommissionen konkluderede, at den anmeldte foranstaltning udgjorde støtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, og indledte en grundig undersøgelse, eftersom den stadig nærede tvivl om mulighederne for, at selskabet atter ville blive rentabelt på lang sigt med gennemførelsen af omstruktureringsplanen og om selskabets egetbidrag. Kommissionen stillede ligeledes spørgsmålstejn ved, om de foreslåede foranstaltninger var tilstrækkelige til at begrænse den af støtten affødte konkurrenceforvridning.

V. DE BERØRTE PARTERS BEMÆRKNINGER

5.1. Bemærkninger fra berørte parter, som er imod omstruktureringsstøtten

5.1.1. Klage og bemærkninger fra P&O

- 37) P&O fremsendte den 29. juli 2011 sine bemærkninger til beslutningen om at indlede proceduren som supplement til sin klage.

- 38) Argumenterne i klagen og bemærkningerne fra P&O er følgende:

5.1.1.1. Vedrørende SeaFrances problemer

- 39) Ifølge P&O faldt SeaFrances andel af det pågældende marked ⁽²⁰⁾ fra 21 % i 2006 til 17 % i 2010 og virksomhedens belægningsprocent fra 63 % i 2008 til hhv. 56 og 58 % i 2009 og 2010, dvs. et urentabelt niveau.
- 40) P&O anfører, at SeaFrances tab i årevis langt har oversteget overskuddet (120 mio. EUR i nettotab i perioden), hvilket betyder, at SeaFrance først om meget længe vil kunne tilbyde sine aktionærer/investorer et afkast af deres investeringer.

År	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Overskud/tab for SeaFrance (*)	- 16,8	- 1,7	- 2,8	2,6	- 3,5	3,4	14,8	- 2,4	- 3,0	- 19,0	7,9	7,27	- 13,6	- 57,7	- 36,0

(*) I mio. EUR.

Kilde: P&O's bemærkninger.

⁽²⁰⁾ Ifølge P&O er det berørte marked korte overfarter (dvs. mellem Dover og Frankrig) af passagerer og gods («Short French Sea tourist and freight market»).

41) Eftersom de fleste af SeaFrances bilfærger er blandede, dvs. at de transporterer både passagerer og gods, og at passagerdelen er meget sæsonbestemt, er det af afgørende betydning, at SeaFrance ikke støder fragtkunderne fra sig, da de skal kunne stole på at kunne blive betjent løbende og med samme kvalitet.

42) Men ifølge P&O er værdien af SeaFrances goodwill, rygte og markedsandel på fragtområdet i høj grad blevet forringet, hvilket især skyldes hyppige serviceafbrydelser (på grund af strejker osv.), markedets kendskab til SeaFrances problemer og oplægningen af fragtskibet Nord Pas-de-Calais (at beholde et oplagt skib er dyrt ifølge P&O, der tilføjer, at oplægningen af fartøjerne Cézanne og Renoir i havnen i Dunkerque koster mindst 1,09 mio. EUR, eller helt op til 2,4 mio. EUR).

5.1.1.2. Vedrørende støtteforanstaltningens forenelighed

43) P&O har fremsendt tal med det formål at påvise, at der er en langsigtet strukturel overkapacitet på det berørte marked. Men ifølge punkt 8 i Kommissionens meddelelse om Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ⁽²¹⁾ (i det følgende »rammebestemmelserne«), »vil det ikke være berettiget at holde kunstigt liv i en virksomhed inden for en sektor med langsigtet strukturel overkapacitet, eller hvis den kun vil kunne overleve takket være gentagne statslige interventioner«.

5.1.1.3. Vedrørende årsagerne til SeaFrances problemer

44) Årsagerne til SeaFrances problemer er i henhold til P&O følgende:

— for stort personale, for høje lønninger og fartøjer, der ikke er tilpasset markedet

— ledelsen er ikke tilstrækkelig uafhængig af staten og fagforeningerne til at kunne lede virksomheden på markedsvilkår

— manglende evne til at tilpasse sig de tre nye vilkår på markedet: stigende brændstofpriser, et trængt marked og konkurrencepres fra Eurotunnelen.

45) Endelig er det ifølge P&O afslørende, at der ikke har kunnet findes en køber til SeaFrance, der har været til salg i over tre år.

5.1.1.4. Vedrørende problemet med at genoprette den langsigtede rentabilitet

46) Som forklaring på SeaFrances problem med den langsigtede rentabilitet gentager P&O grundlæggende de allerede

fremførte argumenter vedrørende primært SeaFrances markedsandele, belægningsgrad og karakter af kriseramte virksomhed.

5.1.1.5. Vedrørende de interne omstrukturingsforanstaltningers utilstrækkelighed

47) Den eneste væsentlige foranstaltning i SeaFrances oprindelige omstrukturingsplan er ifølge P&O at reducere antallet af ansatte, men lønningerne er stadig for høje (forhold mellem lønudgifter og omsætning på 26 % i forhold til 15 % hos P&O). Selv hvis antallet af ansatte nedskæres med yderligere 200 personer, vil forholdet ligge i nærheden af 22 %.

48) Oplægningen af fartøjerne Manet, Cézanne og Renoir har på ingen måde forbedret resultatet (tabet) i 2008, 2009 og 2010, og den planlagte oplægning af fragtskibet Nord Pas-de-Calais vil ikke i væsentlig grad forbedre SeaFrances situation, især på grund af omkostningerne ved at vedligeholde et oplagt fartøj (1,8 mio. EUR om året).

49) Reduceringen af antallet af overfarter som anført af SeaFrance er misvisende, fordi den kun er på 10 % og skyldes omlægningerne i flåden (fartøjerne Cézanne og Renoir erstattet af Molière, som er større). Oplægningen af fragtskibet Nord Pas-de-Calais medfører kun en kapacitetsreduktion på yderligere 7 %.

50) Forslagene om at forbedre varesalget ombord, restauranterne, underleverancer og kontrol med reklameudgifter er almindelig forretningspraksis og svarer til, hvad alle SeaFrances konkurrenter gør.

51) Ingen af de foreslåede foranstaltninger modsvarer de tre nye markedsvilkår (recession, brændstofpriser og konkurrence fra Eurotunnel) eller kursudsvingene.

5.1.1.6. Vedrørende de markedsprognoser, SeaFrance baserer sig på

52) P&O anfører, at SeaFrances omstrukturingsplan omfatter en iøjnefaldende forhøjelse af belægningsprocenten (fra 58 til 80 %), der er baseret på en hurtig stigning i efterspørgslen og/eller en kraftig forøgelse af markedsandelen.

53) Men SeaFrances prognoser svarer på ingen måde til P&O's og heller ikke til udviklingen af SeaFrances markedsandel, der faldt fra 21 % i 2006 til 17 % i 2010. Kvaliteten af udbuddet til kunderne forringes på grund af oplægningen af fragtskibet Nord Pas-de-Calais, og en del af kunderne kan gå over til Eurotunnel i perioder med kundetilgang, hvor SeaFrance har underkapacitet.

⁽²¹⁾ EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

54) Støtteforanstaltningerne vil først få virkning fra 2016, men de er ikke tilstrækkelige til at sikre selskabets rentabilitet på lang sigt før efter 2019, hvilket ikke er i overensstemmelse med punkt 35 i rammebestemmelserne, hvor det hedder, at omstrukturingsplanen skal strække sig over en »så kort periode som muligt« og »inden for en rimelig tidshorisont og på grundlag af realistiske forventninger om de fremtidige betingelser for driften genoprette virksomhedens langsigtede rentabilitet«. Oplægningen af fragtskibet Nord Pas-de-Calais og nedlæggelsen af supplerende stillinger vil ikke i særlig grad forbedre SeaFrances situation. Selskabet sparer 6 mio. EUR i løn og 7 mio. EUR i omkostninger til fartøjerne (i alt 13 mio. EUR). Men P&O anslår, at SeaFrance vil tabe 50 000 fragtenheder eller 5-6 mio. EUR i fragttægt, og at oplægningen af fragtskibet Nord Pas-de-Calais vil koste 1,8 mio. EUR om året, hvis der ikke findes en køber.

5.1.1.7. Vedrørende modydelser

55) Modydelserne skal lægges oven i foranstaltningerne til genoprettelse af rentabiliteten og skal derfor kunne udskilles. Men samtlige såkaldte modydelser er ifølge de franske myndigheder og beslutningen om at indlede proceduren nødvendige for at genoprette virksomhedens rentabilitet. Ifølge P&O er der således ingen modydelser.

5.1.1.8. Vedrørende virksomhedens egetbidrag

56) Ifølge P&O kan oplægningen af fartøjet Manet i 2008 og fartøjerne Cézanne og Renoir ikke betragtes som et egetbidrag, eftersom disse oplægninger fandt sted længe før meddelelsen om omstruktureringen, og da værdien af disse fartøjer ifølge P&O er minimal sammenlignet med den samlede statsstøtte, nemlig 400 mio. EUR. De franske myndigheder har ikke foreslået, at salget af fragtskibet Nord Pas-de-Calais skal betragtes som et egetbidrag, og værdien, anslået til 12 mio. EUR, er ubetydelig sammenholdt med den samlede statsstøtte.

57) P&O foreslår et sale and lease-back af SeaFrances fartøjer som virksomhedens egetbidrag.

5.1.1.9. Vedrørende støttebetingelserne

58) P&O foreslår, at der ud over ændringer til udbedring af de beskrevne mangler og problemer stilles følgende betingelser for omstruktureringen af SeaFrance:

— sale and lease-back af de kombifartøjer, som SeaFrance er ejere af

— gennemsigtighed i omkostningerne til SeaFrances hovedaktiver (især leje af fartøjer)

— i omstrukturingsperioden:

— løfte om ikke at sælge med tab

— løfte om ikke at udvide flåden (ud over de tre allerede eksisterende kombifartøjer)

— løfte om at begrænse kapaciteten og hyppigheden af overfarter med kombifartøjer

— løfte fra Frankrig/SNCF om ikke at yde yderligere støtte

— løfte fra Frankrig/SNCF om at udarbejde en rapport, der dokumenterer, at SeaFrance overholder omstrukturingsplanen.

59) Endelig har P&O anmodet Kommissionen om ikke at godkende omstrukturingsstøtten.

5.1.2. Bemærkninger fra Eurotunnel

60) Den 29. juli 2011 fremsendte koncernen Eurotunnel S.A. (i det følgende »Eurotunnel«) sine bemærkninger til Kommissionens beslutning om at indlede proceduren.

61) Eurotunnel stiller sig skeptisk med hensyn til, om det er muligt at skabe de belægningsgrader, som SeaFrance har planlagt. Eurotunnel mener faktisk, at der i mange år har været overkapacitet på Kanalen. Kapaciteten i tunnelen under Kanalen udnyttes kun 57 %, og færgeselskaberne har investeret i fartøjer med meget stor kapacitet, hvilket derfor øger den allerede eksisterende overkapacitet. Eurotunnel mener endvidere, at reduktionen af SeaFrances flåde fra seks til fire fartøjer ikke er nok til at genskabe balancen på dette marked. Fra januar til februar 2011 arbejdede SeaFrance desuden kun med to fartøjer, selvom den samlede trafik ikke var mindre. Det er derfor urealistisk at regne med en dækningsgrad på 80 % for perioden 2011-2019. Ifølge Eurotunnels skøn skulle SeaFrance øge sin trafik med 25 %. På grundlag af artikler i pressen - »[...] for at genvinde denne trafik har vi måttet sænke priserne«⁽²²⁾ anklager Eurotunnel således SeaFrance for gennem længere tid at have ført priskrig.

62) Endelig er det efter Eurotunnels overbevisning ikke relevant at sammenligne belægningsgraden for ropax og pendultog, der bruger tunnelen under Kanalen, da sidstnævnte ikke er blandede og således gør det muligt at sikre en tilpasning i realtid til trafikefterspørgslen.

63) Med hensyn til de ekstra udgifter til brændstof påstår Eurotunnel, at SeaFrance kun fakturerer kunderne for en del af denne ekstra udgift, nemlig 8,11 EUR pr. overfart mod 11,62 EUR for P&O og 14,73 EUR for DFDS. SeaFrance har siden begyndelsen af 2011 angiveligt haft et indtægtsunderskud på 1,2 mio. EUR.

⁽²²⁾ Nord Littoral af 9. april 2010 (s. 10).

64) Med hensyn til halveringen af antallet af stillinger er denne nedskæring relativ ifølge Eurotunnel, da en del af de ansatte har haft mulighed for at få andet arbejde i SNCF-koncernen, og den vil derfor kun få begrænset indflydelse på det samlede antal job i regionen.

65) Endelig konkluderer Eurotunnel, at omstrukturierungsplanen ikke alene er utilstrækkelig, men at den heller ikke svarer til de anmeldte investeringer.

5.1.3. DFDS's bemærkninger

66) Ved brev af 29. juli 2011 fremsendte DFDS sine bemærkninger til Kommissionen.

67) DFDS er skeptisk med hensyn til SeaFrances kapacitet til igen at blive rentabel på grund af de utilstrækkelige omstrukturierungsforanstaltninger i den nuværende finansielle situation. DFDS er bekymret over disse nye støtteforanstaltningers følger for konkurrencen på det berørte marked.

68) Ved e-mail af 23. september 2011 sendte DFDS sine bemærkninger om SeaFrances omstrukturierungsplan til Kommissionen.

69) Dette dokument tilgik Kommissionen efter udløbet af fristen for, at interesserede parter kunne fremsætte bemærkninger, nemlig 15 dage efter datoen for offentliggørelsen af beslutningen om at indlede proceduren. Det indeholder i øvrigt ingen nye elementer. I overensstemmelse med retspraksis har Kommissionen således ikke sendt det til de franske myndigheder og vil ikke tage hensyn til det i denne afgørelse ⁽²³⁾.

5.1.4. CLdN's bemærkninger

70) Den 29. juli 2011 fremsendte koncernen CLdN (i det følgende »CLdN«) sine bemærkninger til Kommissionen.

71) CLdN er et transportselskab med hjemsted i Luxembourg, der navnlig beskæftiger sig med godstransport med fragtskib (»roll-on/roll-off« eller »roro«) eller ropax i Kanalen og Nordsøen mellem dels Belgien og Nederlandene, dels Det Forenede Kongerige, Irland, Sverige og Danmark.

72) CLdN betragter sig som konkurrent til SeaFrance og vil komme til at lide kraftigt under følgerne af SNCF's foranstaltninger til fordel for datterselskabet SeaFrance på grund af den geografiske nærhed til CLdN's ruter, nemlig Ipswich-Rotterdam og Purfleet-Zeebrugge.

73) CLdN mener, at de pågældende foranstaltninger sandsynligvis får konkurrencehæmmende følger for godstransporten, ikke kun på ruten Calais-Dover, men også på de nærliggende ruter mellem Det Forenede Kongerige og Belgien. De negative følger af disse foranstaltninger udlignes ikke i tilstrækkelig høj grad af de modbydelser og det egetbidrag, der foreslås i omstrukturierungsplanen.

Tværtimod vil disse foranstaltninger blot betyde, at en kriseramt virksomhed, som ikke er i stand til at mindske sine basisomkostninger, fastholdes på markedet, og at dens kapacitet øges på et marked, hvor der i forvejen er overkapacitet.

74) Ifølge CLdN vil de pågældende foranstaltninger mindske de eksisterende konkurrenters rentabilitet, fordi der fortsat vil være en transportkapacitet på markedet, som under normale omstændigheder burde være forsvundet. Det vil ikke være realistisk at tro, at SeaFrance kan nå op på en belægningsgrad på 80 %, medmindre selskabet udnytter støtten til en aggressiv priskrig og til at overtage konkurrenternes markedsandele. Men denne strategi er ikke økonomisk bæredygtig på mellemlang eller lang sigt for SeaFrance og vil være skadelig for de direkte konkurrenter, nemlig P&O og Eurotunnel, der opererer på samme rute, Calais-Dover, men også på mellemlang sigt for CLdN.

75) Endelig understreger CLdN dels, at antallet af medarbejdere ikke er reduceret nok i omstrukturierungsplanen (hvilket på ingen måde vil gøre det muligt for SeaFrance at nærme sig et forhold mellem antal ansatte og omsætning, der er i nærheden af konkurrenternes), dels, at omkostningerne ved afskedigelser vil blive mindre i forhold til en klassisk omstrukturering, da mange af SeaFrances ansatte bliver genansat hos SNCF.

76) CLdN ønsker derfor, at Europa-Kommissionen træffer en negativ afgørelse.

5.2. Bemærkninger fra berørte parter, som er for omstrukturierungsstøtten

5.2.1. SNCF's bemærkninger

77) Den 29. juli 2011 sendte SNCF sine bemærkninger til Kommissionen. Disse svarer til bemærkningerne fra de franske myndigheder (se afsnit VI).

5.2.2. Bemærkninger fra en erhvervsdrivende, der har ønsket at forblive anonym

78) Den 30. juli 2011 fremsendte en erhvervsdrivende, der har ønsket at forblive anonym, sine bemærkninger til Kommissionen.

79) I første omgang gør den pågældende opmærksom på de vigtigste særtræk ved transportmarkedet over Kanalen og konkluderer, at den skærpede konkurrence mellem rederne og Eurotunnel, inflationen i brændstofpriserne og den svingende pundkurs har skabt problemer for SeaFrance, men også udgør en risiko for den langsigtede rentabilitet for P&O og DFDS.

80) Den pågældende erhvervsdrivende mener, at SeaFrances problemer hovedsagelig er strukturelle (for mange ansatte og en for rigid organisation), men at en rekapitalisering kombineret med omstruktureringen af SeaFrance og en flåde på fire fartøjer kan sikre selskabets rentabilitet på lang sigt.

⁽²³⁾ Dom af 9. september 2009, Diputación Foral de Álava et Gobierno Vasco mod Kommissionen, T-227/01-T-229/01, T-265/01, T-266/01 og T-270/01, Sml. 2009 II, s. 3029, præmis 259-272.

- 81) Hvis SeaFrance afvikles, ville der blive skabt et duopol mellem Eurotunnel og P&O, men mange speditører arbejder med mindst to redere for at sikre, at færgetiderne er fleksible, og at deres lastbiler er rentable.
- 82) Ifølge den pågældende erhvervsdrivende vil de to andre rederes kapacitet, hvis SeaFrance forsvinder, ikke være nok til at sikre overfarten over Kanalen. Ifølge den erhvervsdrivende, der har ønsket at være anonym, har Eurotunnel næsten nået sin maksimale kapacitet og kan derfor kun absorbere en lille del af Seafrances trafik. »Overkapaciteten på ruter over Kanalen er i dag [...] meget relativ og burde ikke være et alvorligt problem«, for lige så snart der opstår et problem hos en reder eller i en af havnene, skaber det overbelastning i havnene i Calais, Dover og Dunkerque.
- 83) En enkelt befragter, der sejler på Kanalen og er tilknyttet P&O, vil ikke kunne garantere den nødvendige transportkapacitet og vil fordreje markedet til fordel for P&O, som således ville få monopol på transport af farligt gods.
- 84) Ifølge den pågældende erhvervsdrivende er det P&O, der har startet priskrigen, og den pågældende tror på, at SeaFrance er rentabel på grund af selskabets ledelse, der er af høj kvalitet (godt samarbejde med sine agenter), den moderne flåde, der kan holde i mindst 10 år, og personalets høje arbejdsmoral.

5.2.3. Bemærkninger fra transportvirksomhederne

- 85) Ved brev af 26., 27. og 28. juli 2011 har fem transportvirksomheder og repræsentative sammenslutninger (LKW Walter Internationale Transportorganisation AG, Youngs Transportation & Logistics Ltd, Laser Transport International Limited, Carna Transport Ltd og Road Haulage association international group) sendt deres bemærkninger til Kommissionen.
- 86) Disse fem selskaber og sammenslutninger udtrykker bekymring over Seafrances eventuelle lukning. De mener, at Seafrances lukning dels vil skabe et oligopol på markedet for transport over Kanalen med deraf følgende nedgang i ydelsernes kvalitet og prisstigning, dels vil skabe en risiko med hensyn til, om de erhvervsdrivende, der stadig vil være på markedet, fortsat vil have kapaciteten til at kunne opfylde behovet for godstransport, især hvis en af de to bliver forhindret i at betjene ruten.
- 87) Hvis SeaFrance bliver tvunget til at skille sig af med fragtskibet Nord Pas-de Calais, frygter de, at P&O ender med at komme i en monopolsituation, for så vidt angår transport af farligt gods, som ikke må ske gennem tunnelen eller med en kombifærge.

5.2.4. Bemærkninger fra rejseselskaber og turoperatører

- 88) Mange rejseselskaber og turoperatører har udtrykt bekymring over Seafrances eventuelle lukning (se nedenstående liste):

Dato for bemærkningerne	Navn på de interesserede parter
26.7.2011	4 separate bemærkninger: 1) R&T Tours, 2) Sports Tours Ltd, 3) TM Ski&Travel Ltd, 4) International Sport & Leisure
27.7.2011	5 separate bemærkninger: 1) Broadway Tours, 2) Gemini Travel, 3) DE Vere Travel Group, 4) Adaptable Travel, 5) Gower Tours Ltd
28.7.2011	2 separate bemærkninger: Angling Lines Ltd, Acorn Ventures Ltd
29.7.2011	Bartletts Battlefield Journeys Ltd

- 89) De mener, at Seafrances lukning dels vil skabe et oligopol på markedet for transport over Kanalen med deraf følgende nedgang i ydelsernes kvalitet og prisstigning, dels vil skabe en risiko med hensyn til, om de erhvervsdrivende, der stadig vil være på markedet, fortsat vil have kapaciteten til at kunne opfylde behovet for godstransport, især hvis en af de to bliver forhindret i at betjene ruten.

5.2.5. Bemærkninger fra handels- og industrikammeret for Côte d'Opale

- 90) Den 29. juli 2011 fremsendte handels- og industrikammeret for Côte d'Opale (i det følgende »CCI«) sine bemærkninger til Kommissionen. CCI beskriver sig selv som et offentligt organ, der skal fremme den økonomiske udvikling i regionen Nord Pas-de-Calais, gøre den mere tiltrækkende og støtte regionens virksomheder. CCI har også koncession på og varetager driften af havnen i Calais.
- 91) CCI henleder opmærksomheden på den centrale rolle, som SeaFrance har spillet for udviklingen af havnen i Calais. SeaFrance havde ultimo 2008 1 600 ansatte, de fleste bosiddende i regionen Nord Pas-de-Calais. Selskabet bidrager også til havnens indtægter takket være serviceydelserne til skibe og godshåndtering. SeaFrance var i 2008 den første til at købe ikke-havnerelaterede produkter/ydelser til en værdi af 130 mio. EUR i form af leverancer, ydelser, forbrugsmaterialer, reparationer og vedligeholdelse og heraf ca. 36 % i regionen Nord Pas-de-Calais. CCI tilføjer, at havnen i Calais spiller en altafgørende rolle for den økonomiske udvikling i Pas-de-Calais.

- 92) Ifølge CCI vil en lukning af SeaFrance i høj grad påvirke udviklingen af havnen i Calais på grund af nedlæggelsen af stillinger og reduktionen af de indtægter, som selskabet direkte og indirekte genererer. Regionen Nord Pas-de-Calais har ligeledes godkendt projektet »Port 2015«, der omfatter en havneudvidelse, opførelse af et nyt havnebassin og forbedring af de eksisterende strukturer. Projektet er baseret på aktivitetsprognoser, som risikerer at blive kraftigt forringet, hvis SeaFrance forsvinder.
- 93) CCI frygter desuden duopolet Eurotunnel-P&O, som vil få en negativ indvirkning på priser og tjenesteydelser, hvis SeaFrance forsvinder.
- 94) CCI konkluderer, at det er vigtigt at bevare SeaFrances aktiviteter i det nuværende konkurrencemiljø, og så meget desto mere fordi trafikprognoserne, især for gods-transport, er stigende.

5.2.6. Bemærkninger fra fagforbundet CFDT

- 95) Den 29. juli 2011 fremsendte Syndicat Maritime Nord (i det følgende »SMN«), der er medlem af CFDT, sine bemærkninger til Kommissionen.
- 96) SMN understreger i første omgang, at SeaFrance siden oprettelsen i 1996 aldrig er blevet rekapitaliseret af sin eneaktionær, SNCF. SeaFrance har derfor selv skulle afholde udgifter til at forny sin flåde, hvilket i høj grad har påvirket virksomhedens likviditet.
- 97) SMN gør opmærksom på forskellene mellem den britiske og den franske sociallovgivning (længere arbejdstid i Det Forenede Kongerige, som ikke helt udlignes af det lavere antal besætninger i Frankrig). På grund af forholdet mellem personale og omsætning understreger SMN, at SeaFrance ikke i praksis er tilbøjelig til at føre en lavprispolitik, men til gengæld tilbyder ydelser af høj kvalitet.

Da SeaFrance har en meget mindre markedsandel end de førende på markedet, både for så vidt angår gods- og passagertransport, har SeaFrance ingen større indflydelse på prisniveauet.

- 98) Ifølge SMN har det britiske pounds faldende kurs stadig negative følger, fordi udgifterne og især de tekniske udgifter så ofte som muligt afholdes i pund.
- 99) SMN mener, at SeaFrance allerede har reduceret antallet af overfarter og transportkapaciteten kraftigt siden 2009 (-30 % for overfarter og -25 % i volumen), og at SeaFrance med de nuværende fire fartøjer har nået en mindstestørrelse, der gør det muligt at sikre en rotationshyppighed, som er tilstrækkelig til fortsat at være troværdig.
- 100) SMN gør endelig opmærksom på, at SeaFrances medarbejdere ikke vil kunne forstå det, hvis Kommissionen ikke tager hensyn til følgerne af omstruktureringerne, både for arbejdsvilkårene og for antallet af stillinger hos SeaFrance, men også for beskæftigelsen i Calais, der har en af de største arbejdsløshedsprocenter i Frankrig.

VI. FRANKRIGS BEMÆRKNINGER

6.1. Generelle bemærkninger vedrørende SeaFrances problemer

- 101) Vedrørende SeaFrances vanskeligheder understreger de franske myndigheder, at oplysningerne fra P&O i vid udstrækning er forkerte. I strid med P&O's tal for SeaFrances resultater — der er forkerte for 2002, 2004, 2005 og 2006 (se betragtning 39)) — ligger SeaFrances tab mellem 1996 og 2010 på 151,4 mio. EUR og ikke 169 mio. EUR. De franske myndigheder har medsendt nedenstående tabel og her korigeret fejlene i den tabel, som P&O har vedlagt sin klage:

År	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Overskud/tab for SeaFrance (*)	- 16,8	- 1,7	- 2,8	2,6	- 3,5	3,4	26,2	- 2,4	4,9	- 9,3	7,9	15,4	- 20,9	- 57,7	- 36,2

(*) I mio. EUR.

- 102) De franske myndigheder kan ikke tilslutte sig P&O's beskrivelse af årsagerne til SeaFrances problemer, såsom værdien af goodwillen, SeaFrances ry, at markedsandelen for gods skulle være faldet betydeligt på grund af navnlig de hyppige driftsafbrydelser og markedets kendskab til SeaFrances problemer (se betragtning (41)). De gør opmærksom på bemærkningerne fra SeaFrances kunder, der understreger kvaliteten af selskabets ydelser og de seneste års fremskridt med at forbedre denne kvalitet (se betragtning 85)-89)).

- 103) Som svar på argumentet fra SeaFrances konkurrenter om, at virksomheden skulle have for mange ansatte, erindrer de franske myndigheder om, at SeaFrance har reduceret antallet af ansatte kraftigt og således nedlagt næsten 725 stillinger. Derved vil forholdet mellem personaleudgifter og omsætning ligge på 26 % i 2013. Dette forhold vil fortsat være lidt højere end hos Eurotunnel og Irish Ferries. Men SeaFrances aktiviteter adskiller sig i høj grad fra Eurotunnels og dette selskabs forhold mellem personaleudgifter og omsætning på 22,5 % i 2010, og

man kan ikke forvente, at SeaFrance, der sejler under fransk flag, kan opnå samme lave forholdsprocent som Irish Ferries, hvis skibe sejler under cypriotisk flag. De franske myndigheder mener, at SeaFrance har gjort en stor indsats og bl.a. nedlagt mange stillinger, og at et forhold mellem personaleudgifter og omsætning på 26 % er tilfredsstillende og gør det muligt for SeaFrance at forblive konkurrencedygtig. De præciserer, at SeaFrances (høje) lønniveau skyldes den franske sociallovgivning, der yder større beskyttelse end i de stater, hvor konkurrenterne er hjemmehørende, især i Det Forenede Kongerige. Dette gælder især mindstelønnen.

- 104) SeaFrances flåde som fastlagt i omstrukturingsplanen er tilpasset omstændighederne. Den er således specifikt tilpasset ruten Calais-Dover, bortset fra Molière, som er blevet konverteret til transport i Nordsøen. Med hensyn til P&O's argument om, at SeaFrances ledelse ikke var tilstrækkelig uafhængig af staten og fagforeningerne til at kunne lede virksomheden effektivt, mener de franske myndigheder ikke, at der er fremført nogen form for dokumentation for denne påstand.

6.2. Bemærkninger vedrørende konkurrencesituationen på markedet Dover-Calais

- 105) De franske myndigheder anfægter påstanden fra P&O, Eurotunnel og CLDN om, at der skulle være en strukturel overkapacitet på markedet. De mener, at den pågældende overkapacitet skyldes konjunkturforskel (navnlig den økonomiske krise, som har medført en nedgang i gods-transporten og en stigning i pundets kurs). På grundlag af vækstprognosen fra før krisen har nogle operatører øget deres kapacitet, men den forventede vækst indtraf ikke på grund af den økonomiske recession. De franske myndigheder henholder sig til markedsanalyser fra »Over Harbour Board« fra 2005 ⁽²⁴⁾ og 2008 ⁽²⁵⁾, der viser en vækst i godsvolumen på lang sigt.
- 106) Frankrig mener ikke, at der er grund til den bekymring, som er kommet til udtryk fra nogle af SeaFrances kunder over, at P&O ville få monopol på transport af farligt gods på ruten Calais-Dover (se betragtning 82) og 86)). Da der ikke findes nogen national eller international lov, som forbyder transport af farligt gods på bilfærger, kan SeaFrance i teorien også godt foretage en sådan transport på overfarter, hvor der ikke er særlig mange passagerer, f.eks. visse overfarter om natten.

6.3. Bemærkninger vedrørende omstrukturingsstøttens forenelighed

- 107) Vedrørende foreneligheden af foranstaltningerne i omstrukturingsplanen har de franske myndigheder sendt Kommissionen følgende svar med hensyn til dens tvivl om omstrukturingsplanens muligheder for at

genoprette rentabiliteten på lang sigt, om mulighederne for at forhindre urimelige konkurrencefordrejninger og om SeaFrances eget bidrag til omstrukturingsplanen.

6.3.1. Vedrørende genoprettelse af rentabilitet på lang sigt og omstrukturingsplanen

- 108) Ifølge de franske myndigheder vil den forventede belægningsgrad for de kommende år være højere end tidligere, fordi der i 2006 blev indført et nyt informationssystem, som gør det muligt at optimere og rationalisere skibenes belægning. Dette system viser overfarter med lav belægning, og disse kan så fjernes fra SeaFrances udbud. De franske myndigheder understreger, at SeaFrances drift i den periode, som Kommissionen har anvendt, nemlig 2000-2007, var koncentreret om pendulfart og ikke blev bestemt af efterspørgslen.
- 109) De franske myndigheder begrundes ligeledes SeaFrances lavere belægningsgrad sammenlignet med konkurrenternes med sidstnævntes modus operandi. Ifølge de franske myndigheder rådede P&O således over et stort antal skibe og flere pendulskibe, hvilket påvirkede belægningsgraden negativt. DFDS' skibe var meget specialiserede, hvilket gjorde det umuligt at optimere deres ladning efter det enkelte skibs individuelle rentabilitet. På grund af DFDS' længere ruter vil dette selskab være tvunget til at tilbyde pendulfart over lange perioder. Endelig forringede disse skibes store kapacitet automatisk DFDS's gennemsnitlige belægningsgrad på grund af overfarter med lav efterspørgsel.
- 110) De franske myndigheder har desuden reageret på Kommissionens tvivl og bemærkningerne fra tredjemand om, at det var nødvendigt at tage hensyn til risici (brændstofpriser, nedskrivning af det engelske pund) i bedømmelsen af omstrukturingsplanens troværdighed. De understreger først og fremmest, at SeaFrance vil genoptage politikken med finansiel dækning i form af bytteaftaler, så snart behandlingen af betalingsstandsningen er afsluttet. De forklarer videre, at selskabet anvender en »Bunker Adjustment Factor« (i det følgende »BAF«), som dækker omkring 40 % af de ekstra omkostninger, der skyldes de stigende brændstofpriser til over 285 EUR/t, og at BAF efter 2015 suppleres med en ny ekstraudgift, der skyldes kravet om at bruge brændstof med et svovlindhold på 0,1 %.
- 111) Med hensyn til pundets devaluering præciserer de franske myndigheder, at politikken med at dække en del af månedsresultatet i pund sterling med terminssalg baseret på den valgte budgetkurs, som blev afbrudt på grund af betalingsstandsningen, igen vil blive indført, når behandlingen heraf er afsluttet. [...]

⁽²⁴⁾ http://www.doverport.co.uk/_assets/client/images/collateral/30%20year%20master%20plan%20zoning%20report.pdf.

⁽²⁵⁾ http://www.doverport.co.uk/_assets/client/images/collateral/30%20year%20master%20plan%20zoning%20report.pdf.

112) Med hensyn til de andre foranstaltninger, jf. betragtning 96) i beslutningen om at indlede proceduren, præciserer de franske myndigheder, at der ikke er taget hensyn til deres virkning i forretningsplanen, fordi de er svære at kvantificere. Men disse foranstaltninger vil sandsynligvis generere besparelser.

113) Endelig gør de franske myndigheder opmærksom på, at forholdet mellem personaleudgifter og omsætning vil udvikle sig fra ca. [20-25] % i 2012 til omkring [20-25] % i 2019. Den vil derved ligge i nærheden af SeaFrances konkurrenters.

6.3.2. Vedrørende forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger

114) Med hensyn til forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger ønsker de franske myndigheder at bekræfte, at salget af de to fartøjer Renoir og Cézanne fandt sted den 7. juli 2011 til [0-10] mio. USD ([0-10] mio. EUR).

6.3.3. Vedrørende SeaFrances egetbidrag til omstrukturingsplanen

115) Ifølge de franske myndigheder består første del af SeaFrances egetbidrag til omstrukturingsplanen af indtægterne fra salget af Renoir og Cézanne samt de forventede indtægter fra salget af skibet Nord Pas de Calais.

116) De franske myndigheder mener desuden, at der i de to lån, jf. betragtning 27)-32), ikke indgår statsstøtte, og at lånet på 99,8 mio. EUR skal betragtes som et egetbidrag. Ifølge de franske myndigheder skal Kommissionen alene basere sin bedømmelse af, om der er tale om støtte, på meddelelsen om referencesatser. De anfører, at Kommissionen anvendte denne meddelelse på sin beslutning om at indlede proceduren vedrørende et lån til ČSA — Czech Airlines fra den offentlige enhed Osinek⁽²⁶⁾ og i sin afgørelse om lån fra den ungarske udviklingsbank til den ungarske gødningsskaber Péti Nitrogénművek⁽²⁷⁾. Af de i betragtning 27)-32) beskrevne årsager mener de franske myndigheder ikke, at de to lån udgør statsstøtte.

VII. VURDERING AF STØTTEFORANSTALTNINGERNE

7.1. Forekomst af statsstøtte

117) Det hedder i artikel 107, stk. 1, i TEUF, at »... statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med

at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, [er] uforenelig med det indre marked i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

118) For at en foranstaltning kan betragtes som statsstøtte forudsætter det, at følgende kumulative betingelser er opfyldt: 1) den pågældende foranstaltning giver en fordel 2) denne fordel er givet ved hjælp af statsmidler, 3) denne fordel er selektiv, og 4) den pågældende foranstaltning fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne⁽²⁸⁾.

119) Denne afgørelse dækker tre støtteforanstaltninger: rekapitaliseringen og de to lån beskrevet i betragtning 27) til 32).

7.1.1. Rekapitalisering af SeaFrance

120) De franske myndigheder angiver selv i deres anmeldelse, at kapitaludvidelsen til fordel for SeaFrance udgør statsstøtte. De franske myndigheder erkender i deres anmeldelse, at rekapitaliseringen skal tilregnes staten, og at den er en selektiv fordel for selskabet SeaFrance.

121) For så vidt angår forekomsten af en fordel, mener Kommissionen, at SeaFrance af de grunde, der er fremlagt i afsnit 7.2.1, er en kriseramet virksomhed. På baggrund af de meget dårlige vilkår for SeaFrance og selskabets betalingsstandsning, kan det ikke gennemføre omstrukturingsplanen eller opfylde likviditetsbehovet. Under sådanne omstændigheder ville en privat investor ikke have tilvejebragt kapital. Desuden har de franske myndigheder ikke engang gjort forsøg på at påvise, at det forventede afkast svarer til det afkast, en privat investor ville have krævet. Foranstaltningen er derfor en selektiv fordel, da SeaFrance er den eneste, der er omfattet af den. Den gives i form af offentlige midler, da SNCF er en offentlig virksomhed. Den tilregnes staten.

122) For så vidt angår indvirkningen på konkurrencen og samhandelen i EU, skal der gøres opmærksom på følgende. Når en virksomhed er aktiv i en sektor, hvor der er en reel konkurrence mellem producenter fra de forskellige medlemsstater, kan enhver støtte fra offentlige myndigheder til denne virksomhed i henhold til fast retspraksis påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og fordreje konkurrencen, i det omfang denne virksomheds forbliven på markedet hindrer de konkurrerende virksomheder i at øge deres markedsandel⁽²⁹⁾.

⁽²⁶⁾ Beslutning af 24. februar 2010 i sagen NN 1/10 (ex CP 371/09) — Den Tjekkiske Republik ČSA — Czech Airlines — mulige statsstøttemæssige konsekvenser af lån fra Osinek a.s..

⁽²⁷⁾ Afgørelse af 27. oktober 2010 om statsstøtte C 14/09 (ex NN 17/09) fra Ungarn til Péti Nitrogénművek Zrt, (EUT L 118 af 6.5.2011, s. 9).

⁽²⁸⁾ Se f.eks. Domstolens dom af 10. januar 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze mod Cassa di Risparmio di Firenze, (sag C-222/04, Sml. 2006 I, s. 289, præmis 129).

⁽²⁹⁾ Domstolens dom af 21. marts 1991, Italien mod Kommissionen (sag C-305/89, Sml. 1991 I, s. 1603).

- 123) Det forhold, at en økonomisk sektor liberaliseres på EU-niveau, udgør et bevis for, at støtten kan få en reel eller potentiel indvirkning på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne ⁽³⁰⁾.
- 124) I den sammenhæng er det vigtigt at erindre om, at Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet ⁽³¹⁾ har medført en fuldstændig liberalisering af søtransporten mellem medlemsstaterne med virkning fra 1. januar 1993.
- 125) Som det tidligere er konstateret, består der en konkurrence med de øvrige rederier i en liberaliseret sektor og en konkurrence mellem transportformer, især med jernbanetransporten ⁽³²⁾.
- 126) Kommissionen konkluderer, at rekapitaliseringen kan styrke virksomhedens position i forhold til konkurrenternes i samhandelen mellem EU's medlemsstater. Foranstaltningen påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne og risikerer at fordreje konkurrencen.
- 127) Kommissionen finder i lyset af ovenstående, at den pågældende foranstaltning udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- 7.1.2. *De to lån beskrevet i betragtning 27) til (33)*
- 128) Frankrig angiver, at de to lån, jf. betragtning 27) til 32), er givet på markedsbetingelser og dermed er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, (jf. betragtning 115)).
- 129) Kommissionen tilslutter sig ikke denne analyse. I den foreliggende sag har SNCF tidligere ydet støtte til SeaFrance, bl.a. i form af redningsstøtte, og forventer at give ny støtte, nemlig rekapitaliseringen. Formålet med lånene er det samme som med de øvrige støtteforanstaltninger, nemlig at redde og omstrukturere SeaFrance. De vil blive givet på et tidspunkt, hvor SeaFrance er en kriseramts virksomhed, og samtidig med støtten til rekapitaliseringen. Dette er indlysende for lånet på 99,7 mio. EUR, der lige som rekapitaliseringen har til formål at gøre det muligt for SeaFrance at opfylde sit behov for driftskapital. Men det gælder også for lånet på [40-70] mio. EUR, der skal bruges til at refinansiere og tilbagekøbe leasingkontrakten vedrørende skibet Molière tidligere end planlagt. Finansieringen af produktionsmidlerne, her skibet, hænger tæt sammen med SeaFrances daglige aktivitet. Med refinansieringen og det førtidige tilbagekøb af leasingkontrakten vil SeaFrance mindske sine driftsomkostninger, hvilket er en del af omstruktu-
- ring af virksomheden. Lånet på [40-70] mio. EUR skal derfor opfattes som et led i omstruktureringen af SeaFrance.
- 130) I sin dom *BP Chemicals* præciserer Retten, at man i en sådan situation, for så vidt angår statsstøtteaspektet, ikke bør analysere lånene isoleret, men sammen med de øvrige foranstaltninger ⁽³³⁾.
- 131) Ifølge Rettens dom er det korrekt, at alene det forhold, at en offentlig virksomhed allerede har ydet støtte i form af kapitaltilskud til sin dattervirksomhed, ikke forlods udelukker muligheden af, at en efterfølgende foranstaltning kan betegnes som en operation, der opfylder kriteriet om en privat investor under markedsøkonomiske vilkår. Men Retten fandt, at Kommissionen i en sag vedrørende tre kapitaltilskud fra den samme investor i en periode på to år, hvoraf de to første tilskud ikke gav et afkast, skulle vurdere, om det tredje tilskud med rimelighed kunne ses isoleret fra de to første og i lyset af kriteriet om den private investor kunne betragtes som en selvstændig investering.
- 132) Retten finder, at der i de elementer, der er af relevans for vurderingen af, om den efterfølgende foranstaltning med rimelighed kan vurderes isoleret fra de to foregående og, for så vidt angår kriteriet om den private investor, kan betragtes som en selvstændig investering, navnlig skal indgå kronologien i de pågældende tilskud, deres formål og datterselskabets situation på det tidspunkt, hvor beslutningerne om de enkelte tilskud er truffet.
- 133) Frankrig bestrider ikke, at rekapitaliseringen udgør statsstøtte, for landet har ingen udsigt til at få et afkast, der svarer til det afkast, en privat investor ville have krævet. Dette fremgår også af tabellen i betragtning 35, der viser finansieringsbehovet for perioden 2011-2017. Virksomheden vil ikke kunne udbetale overskud i denne periode. I lyset af de betragtelige udgifter til betaling af renter og hovedstol, jf. betragtning 27) til 32), og den lave rentabilitet i henhold til omstrukturingsplanen vil denne situation sandsynligvis fortsætte efter 2017, og indtil lånene er fuldt indfriet i 2023. Men en privat investor i et klassisk erhverv som søtransport ville ikke acceptere slet ikke at få noget afkast af en investering på 166,3 mio. EUR i en periode på 12 år. Eftersom de to lån har samme formål som rekapitaliseringen, nemlig at finansiere omkostningerne ved omstruktureringen, da virksomhedens økonomiske situation er uændret (kriseramts), og da lånene gives samtidig med rekapitaliseringen, kan disse lån ikke med rimelighed betragtes isoleret fra redningsstøtten og rekapitaliseringen.

⁽³⁰⁾ Domstolens dom af 13. februar 2003, Spanien mod Kommissionen (C-409/00, Sml. 2003 I, s. 1487.

⁽³¹⁾ EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1.

⁽³²⁾ Navnlig med Eurotunnels transport af passagerer og gods.

⁽³³⁾ Rettens dom af 15. september 1998, BP Chemicals mod Kommissionen (T-11/95, Sml. 1998 II, s. 3235, præmis 170-171.

- 134) Samlet set er afkastet af redningsstøtten og rekapitaliseringen og de to lån mindre end det afkast, en privat investor under markedøkonomiske vilkår ville have krævet. Som sagt kan SNCF ikke forvente et afkast af rekapitaliseringen før 2023. Selvom afkastet af hvert enkelt lån svarede til markedsvilkår, hvilket ikke er tilfældet, ville dette ikke være nok til, at foranstaltningerne samlet set var i overensstemmelse med det markedøkonomiske investorprincip. Nedenstående udvikling fremlægges derfor for fuldstændighedens skyld.
- 135) De franske myndigheder påberåber sig meddelelsen om referencesatser som begrundelse for, at der ikke er tale om støtte, for så vidt angår de to lån. I lyset af virksomhedens situation (CCC) og det tilbudte (normale) sikkerhedsniveau mener de, at satsen skal være 8,55 %, dvs. EURIBOR 1 år forhøjet med 650 basispoint. De franske myndigheder mener, at der er tale om en forsigtig anvendelse af meddelelsen om referencesatser.
- 136) Selv hvis de to lån skulle vurderes isoleret, hvilket ikke er tilfældet, har de franske myndigheder ikke påvist, at de er givet til markedsrente.
- 137) I den sammenhæng vil Kommissionen først og fremmest understrege, som det også fremgår af første punkt i meddelelsen om referencesatser: »Referencesatsen og kalkulationsrenten anvendes som en erstatning for markedsrenten og for at måle støtteækvivalenten af en foranstaltning, især når den udbetales i flere rater, og for at beregne støtteelementet ved rentegodtgørelsesordninger. De anvendes også, når det skal kontrolleres, om de minimis-reglerne og gruppefritagelses-forordningerne overholdes»⁽³⁴⁾. Meddelelsen om referencesatser binder derfor ikke Kommissionen i anvendelsen af det markedøkonomiske investorprincip, især i tilfælde hvor der foreligger reelle markedsdata, som tydeligvis er forskellige fra de data, der fremkommer efter anvendelse af den metode, som er beskrevet i meddelelsen.
- 138) Eftersom der er sammenfald mellem den enhed, der yder støtten, og den, der giver lånet, skal Kommissionen for at sikre, at det foreslåede afkast svarer til det afkast, der ville kunne opnås på markedsvilkår, basere sig på aktører, der ikke henhører til SNCF. Kommissionen har ved flere lejligheder anmodet de franske myndigheder om at give et eksempel på et tilbud fra en uafhængig finansieringsorganisation. Dette tilbud er aldrig blevet udarbejdet.
- 139) Kommissionen har også foretaget en markedsundersøgelse. Ifølge Kommissionens skøn skal lånerenten for et normalt sikkerhedsniveau og for at være i overensstemmelse med markedet ligge på omkring 14 % (swapsats over 5 år og 2,825 %⁽³⁵⁾ + gennemsnittet af CDS⁽³⁶⁾ under B- (dvs. CCC) på 11,18 % + præmie på 0,2 %). Det svarer til tallene for april, maj og juni 2011. Trods gentagne forespørgsler fra Kommissionen⁽³⁷⁾ har de franske myndigheder heller aldrig indhentet et tilbud eller et forslag til rentesats fra en privat bank.
- 140) Desuden har Kommissionen ved flere lejligheder⁽³⁸⁾ bedt de franske myndigheder om at overveje en ekstern finansiering eller at få et tilbud eller et forslag til en sats fra en kommerciel bank. Der har ikke været nogen formel opfølgning på disse forslag.
- 141) Endelig kan Kommissionen ikke godtage de franske myndigheders argumenter, jf. betragtning 115), om, at Kommissionen skulle have anvendt meddelelsen om referencesatser i to nylige procedurer. Problemstillingen er en helt anden i de to procedurer, hvoraf den ene endnu ikke er afsluttet. Vedrørende Pétro Nitrogénmüvek udgjorde alle de undersøgte foranstaltninger statsstøtte. For så vidt angår Osinek, har Kommissionen endnu ikke truffet en endelig afgørelse, og på det tidspunkt hvor lånet blev givet, var der ikke anmeldt nogen foranstaltninger.
- 142) Kommissionen konkluderer, at lånene til finansiering af egetbidraget og den fortidige udnyttelse af købsoptionen på Molière ligeledes giver SeaFrance en fordel. Af de i betragtning 120) til 125) anførte årsager er de tre betingelser, der skal være opfyldt, for at der foreligger statsstøtte, opfyldt (selektiv fordel givet ved hjælp af offentlige midler, indvirkning på konkurrencen og indvirkning på samhandelen mellem medlemsstaterne). Disse lån udgør således statsstøtte.

7.1.3. Redningsstøtten

- 143) Af de årsager, der er beskrevet i betragtning (30) til (47) i Kommissionens afgørelse af 18. august 2010, skal det lån, som SNCF har ydet SeaFrance som redningsstøtte, betragtes som statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.2. De tre støtteforanstaltningers forenelighed

- 144) På baggrund af formålet med de tre støtteforanstaltninger til omstrukturering og de franske myndigheders påstande i deres anmeldelser, finder Kommissionen, at de tre støtteforanstaltningers forenelighed med det indre marked skal analyseres på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, samt i lyset af rammebestemmelserne.

7.2.1. Støtteberettigelse: kriseramt virksomhed

- 145) For at have ret til at modtage omstrukturingsstøtte skal en virksomhed kunne betragtes som en kriseramt virksomhed efter afsnit 2.1 i rammebestemmelserne.

⁽³⁴⁾ EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6.

⁽³⁵⁾ Pr. 1. juli 2011, Bloomberg EUSA5.

⁽³⁶⁾ Alle sektorer under ét.

⁽³⁷⁾ [...].

⁽³⁸⁾ Se ovenstående betragtning 9.

146) I den sammenhæng finder Kommissionen, at SeaFrance udgør en kriseramts virksomhed efter punkt 10, litra a), i rammebestemmelserne, eftersom over halvdelen af selskabets aktiekapital er forsvundet, dvs. faldet fra 81,7 mio. EUR i 2007 til 57,7 mio. EUR i 2008 og til -0,69 mio. EUR i 2009 (dvs. et fald på over 100 %, fra 82,4 mio. EUR mellem 2007 og 2009), og over en fjerdedel af egenkapitalen er gået tabt i løbet af de tolv forgangne måneder, dvs. fra 57,7 mio. EUR i 2008 til -0,69 mio. EUR i 2009.

147) SeaFrance kan ligeledes betragtes som kriseramts virksomhed efter punkt 10, litra c), i rammebestemmelserne, idet virksomheden opfylder betingelserne for konkursbehandling. Som det fremgår af betragtning 9), blev SeaFrance erklæret i betalingsstandsning den 30. juni 2010 af Tribunal de Commerce de Paris.

148) Betingelserne i rammebestemmelsernes punkt 13 er ligeledes opfyldt, da SeaFrance, selvom virksomheden ejes af koncernen SNCF, har helt specifikke problemer, som ikke kan tilskrives en vilkårlig omkostningsfordeling internt i koncernen.

7.2.2. Egetbidrag

149) I beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure anførte Kommissionen, at SeaFrances egetbidrag til omstruktureringen var usikkert og utilstrækkeligt i forhold til bestemmelserne i rammebestemmelserne.

150) I den ændrede omstruktureringsplan foreslår de franske myndigheder et egetbidrag fra SeaFrance på [80-130] mio. EUR bestående af følgende foranstaltninger:

— et lån på 99,7 mio. EUR, rente 8,55 %, til finansiering af omstruktureringen af SeaFrance

— salg af fragtskibet Nord-Pas-de-Calais (handelsværdi [0-10] mio. EUR anslået af to uafhængige eksperter) og

— salg af fartøjerne Renoir og Cézanne i juli 2011 til [0-10] mio. USD, dvs. ca. [0-10] mio. EUR.

151) Følgende bestemmes i rammebestemmelsernes punkt 43: »Støttebeløbet og støtteintensiteten skal begrænses til det absolutte minimum af de omstrukturingsomkostninger, der er nødvendige for at kunne gennemføre omstruktureringen under hensyn til virksomhedens, aktionærernes eller den pågældende koncerns finansielle ressourcer. Ved vurderingen heraf tages der hensyn til eventuel rednings-

støtte, som virksomheden har modtaget på et tidligere tidspunkt. Støttemodtagerne skal selv yde et betydeligt bidrag til omstruktureringsplanen med egne midler, herunder ved afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overlevelse, eller ved ekstern finansiering på markedsvilkår. Et sådant bidrag er udtryk for, at markederne har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel. Bidraget skal være et reelt bidrag, dvs. et faktisk bidrag, hvilket udelukker forventede fremtidige gevinster såsom cash flow, og det skal være så stort som muligt«⁽³⁹⁾.

152) Det præciseres ligeledes i rammebestemmelsernes punkt 7, at »det [vil] være hensigtsmæssigt mere utvetydigt at fastslå det princip, at dette bidrag skal være et reelt bidrag og ikke må indeholde støtte. Støttemodtagerens bidrag tjener to formål: På den ene side vil det kunne bidrage til at påvise, at markederne (ejere, kreditorer) har tillid til, at virksomheden kan blive levedygtig igen inden for et forholdsvis kort tidsrum. På den anden side vil det sikre, at omstrukturingsstøtten begrænses til det minimum, der er nødvendigt for at genskabe virksomhedens levedygtighed, samtidig med at fordrejningen af konkurrencen begrænses. [...]«⁽⁴⁰⁾.

153) EU's retspraksis understreger ligeledes, at egetbidraget skal vise, at markedet har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel⁽⁴¹⁾.

154) De franske myndigheder har meddelt Kommissionen, at salget af de to fartøjer Renoir og Cézanne, fandt sted den 7. juli 2011 med en salgssum på 3,1 mio. EUR.

155) Det forventede salg af fragtskibet Nord-Pas-de-Calais burde bringe SeaFrances egetbidrag inkl. salget af de to andre fartøjer op på [10-20] mio. EUR. I anmeldelsen af den oprindelige omstruktureringsplan forpligtede de franske myndigheder sig til, at SeaFrance ville skille sig af med fartøjerne Renoir og Cézanne. Disse to salg fandt sted i juli 2011. I henhold til Kommissionens beslutningspraksis kan fremtidige salg af aktiver godkendes som egetbidrag, forudsat at medlemsstaten har fremlagt et realistisk skøn over deres handelsværdi⁽⁴²⁾. I den foreliggende sag har de franske myndigheder fremlagt to vurderinger for fragtskibet Nord-Pas-de-Calais udarbejdet af to uafhængige eksperter, der begge fastslår fartøjets salgsværdi til omkring [0-10] mio. EUR. Kommissionen bemærker, at en af eksperterne havde vurderet fartøjerne Renoirs og Cézannes handelsværdi til [0-10 000 000] USD i april 2011. Disse to fartøjer blev solgt for [0-10 000 000] USD i juli 2011. Følgelig mener Kommissionen, at den skønnede handelsværdi kan betragtes som realistisk, og at det forventede salg af fragtskibet Nord-Pas-de-Calais kan godkendes som egetbidrag.

⁽³⁹⁾ Kommissionens understregning.

⁽⁴⁰⁾ Kommissionens understregning.

⁽⁴¹⁾ Rettens dom af 7. december 2010, Frucona Košica mod Kommissionen, T-11/07, endnu ikke offentliggjort, præmis 244 og 245.

⁽⁴²⁾ Afgørelse N 488/09 Omstrukturingsstøtte til POLFA »Tarchominskie Zakłady Farmaceutyczne« S.A., betragtning 47.

- 156) Indledningsvist præciserede de franske myndigheder, at lånet på [40-70] mio. EUR til finansiering af udnyttelsen af køboptionen på fartøjet Molière ikke udgør et supplerende egetbidrag. Det træder i stedet for et eksisterende ikke-balanceført indskud i medfør af leasingkontrakten om fartøjet Molière. Det indgår derfor ikke i beregningen af det samlede egetbidrag. I det omfang denne finansiering træder i stedet for en eksisterende finansiering, skal Kommissionen sikre sig, at det også opfylder kriterierne for egetbidragets forenelighed, især kriteriet om fravær af støtte.
- 157) I det omfang lånene ydes af SNCF i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 43, skal Kommissionen sikre sig, at disse finansieringer ikke indeholder et støtteelement, og at de er udtryk for, »at markederne har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel.« Det er ikke tilfældet af nedenstående tre grunde, som taget enkeltvis ville være tilstrækkeligt til at underbygge denne konklusion.
- 158) Som Kommissionen anfører i ovenstående punkt 7.1.2, betragtning (128)-(141), svarer lånebetingelserne for det første ikke til markedsvilkårene.
- 159) Ifølge Kommissionens skøn skal lånerenten for et normalt sikkerhedsniveau og for at være i overensstemmelse med markedet ligge på omkring 14 % (swapsats over 5 år og 2,825 %⁽⁴³⁾ + gennemsnittet af CDS⁽⁴⁴⁾ under B- (dvs. CCC) på 11,18 % + præmie på 0,2 %). Det svarer til tallene for april, maj og juni 2011. Trods gentagne forespørgsler fra Kommissionen⁽⁴⁵⁾ har de franske myndigheder desuden aldrig indhentet et tilbud eller et forslag til rentesats fra en privat bank.
- 160) For det andet udgør de pågældende lån selv statsstøtte, således som det er påvist i afsnit 7.1.2, betragtning (128) til (141). De kan derfor ikke betragtes som en del af egetbidraget, som ikke må indeholde statsstøtte, jf. punkt 43 i rammebestemmelserne.
- 161) For det tredje tjener egetbidraget under alle omstændigheder til at vise, jf. rammebestemmelsernes punkt 7 og 43, at markederne har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel⁽⁴⁶⁾. Men i den foreliggende sag er der sammenfald mellem den myndighed, der yder lånet, og virksomhedens moderselskab, idet det er et og samme selskab, nemlig SNCF, og de pågældende foranstaltningers samtidighed. Under disse omstændigheder kan formålet ikke respekteres, fordi der ikke foreligger et reelt egetbidrag fra en investor eller en långiver, der ikke er SNCF. Den adfærd, som er udvist af den myndighed, som yder støtten, er på ingen måde et udtryk for, at markederne har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel.
- 162) Som anført i betragtning (140) mener Kommissionen ikke, at Frankrigs henvisning i sine bemærkninger til afgørelserne vedrørende hhv. støtte til den offentlige enhed Osinek til fordel for ČSA — Czech Airlines og til den ungarske udviklingsbanks lån til den ungarske gødningsproducent Péti Nitrogénművek (jf. betragtning (115)) er relevant, fordi Kommissionen i den første sag endnu ikke har truffet en endelig afgørelse, og fordi den anden sag ikke vedrører omstrukturering.
- 163) Som anført tidligere og uafhængigt af spørgsmålet om et eventuelt støtteelement i lånene skal egetbidraget være udtryk for, at markederne har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel.
- 164) Dette vises i den foreliggende sag ikke af SNCF's finansiering. SNCF er både leverandør af støtte og egetbidrag. De franske myndigheder har ikke påvist, at en fornuftig, uafhængig investor ville være parat at give et fast tilsagn om at levere et egetbidrag og et lån til finansiering af køboptionen på samme vilkår som de af SNCF tilbudte.
- 165) SeaFrances egetbidrag, der opfylder kravet i rammebestemmelsernes punkt 43, dvs. at det ikke må indeholde et element af støtte og skal være et udtryk for, at markederne har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel, udgør følgelig kun [10-20] mio. EUR, dvs. under [$<$ 10] % af omkostningerne ved omstruktureringen. Tærsklen på 50 %, jf. rammebestemmelsernes punkt 44, er derfor ikke nået. Kommissionen mener derfor, at SeaFrances egetbidrag til omstruktureringen er overordentlig utilstrækkeligt efter rammebestemmelserne.
- 166) Kommissionen bemærker ligeledes, at Frankrig hverken har påberåbt sig bestemmelsen om ekstraordinære omstændigheder i rammebestemmelsernes punkt 44 eller fremlagt det mindste bevis for, at der består en sådan ekstraordinær situation.
- 167) Kommissionen konkluderer derfor, at kravet i rammebestemmelserne om et reelt bidrag, der ikke indeholder støtte, ikke er opfyldt.
- 7.2.3. *Genopretning af den kriseramte virksomheds langsigtede rentabilitet*
- 168) Da SeaFrances egetbidrag til omstruktureringen stadig er overordentligt utilstrækkeligt i forhold til rammebestemmelserne, finder Kommissionen ikke, at det er nødvendigt at vurdere betingelsen om genopretning af den kriseramte virksomheds langsigtede rentabilitet.

⁽⁴³⁾ Pr. 1. juli 2011, Bloomberg EUSA5.

⁽⁴⁴⁾ Gennemsnit af CDS, alle sektorer under ét.

⁽⁴⁵⁾ [...].

⁽⁴⁶⁾ Rettens dom af 7. december 2010, Frucona Košica mod Kommissionen, T-11/07, endnu ikke offentliggjort i Sml., præmis 245.

7.2.4. Forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger (kompenserende modydelser)

- 169) Kommissionen anførte i sin beslutning om at indlede proceduren, at de kompenserende modydelser, som de franske myndigheder foreslog, var utilstrækkelige. I de franske myndigheders bemærkninger til beslutningen om at indlede proceduren erkender de ⁽⁴⁷⁾, at der så godt som ikke foreligger kompenserende modydelser ⁽⁴⁸⁾. De anførte, at dette problem ville blive løst ved en ændret omstrukturingsplan.
- 170) Der indgår ganske rigtigt supplerende kompenserende modydelser i omstrukturingsplanen fra 12. september 2011, navnlig det fremtidige salg af fraktskibet Nord Pas-de-Calais. De franske myndigheder nævner ligeledes det allerede gennemførte salg af fartøjerne Renoir og Cézanne, det reducerede antal overfarter (reduktion på 5 830 overfarter, dvs. 37,6 % i forhold til antallet af overfarter i 2007) og SeaFrances mindskede markedsandel ([10-15] % af markedet for transport af køretøjer for 2012-2019, sammenholdt med [15-20] % i 2008).
- 171) Da SeaFrances egetbidrag til omstruktureringen stadig er overordentligt utilstrækkeligt i forhold til rammebestemmelserne, finder Kommissionen ikke, at det er nødvendigt at analysere de foreslåede kompenserende modydelser.

7.2.5. Konsekvens af omstrukturingsstøttens uforenelighed for redningsstøtten

- 172) Efter Frankrigs anmeldelse af omstrukturingsplanen den 18. februar 2011 blev fristen på seks måneder for tilbagebetaling af lånet, jf. rammebestemmelsernes punkt 26, forlænget, indtil Kommissionen har truffet en afgørelse om omstrukturingsplanen. Da Kommissionen ikke mener, at de foranstaltninger, der er anmeldt som omstrukturingsstøtte, opfylder betingelserne for forenelighed i rammebestemmelserne, er det nødvendigt at drage konsekvensen af denne uforenelighed. Lånet kan således ikke længere forlænges ud over datoen for nærværende afgørelse og skal øjeblikkeligt tilbagebetales.
- 173) Det beløb, der skal tilbagebetales, består af redningslånets hovedstol med både de i kontrakten fastsatte renter, der var forfaldet, men ikke betalt på tidspunktet for meddelelsen af nærværende afgørelse, og — regnet fra tidspunktet for meddelelsen af nærværende afgørelse — de renter, der beregnes i overensstemmelse med kapitel V i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 ⁽⁴⁹⁾.

VIII. KONKLUSION

- 174) Kapitaludvidelsen på 166,3 mio. EUR, lånet på 99,7 mio. EUR og lånet på [40-70] mio. EUR, som SNCF planlægger at yde til SeaFrance, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF. Den pågældende støtte er uforenelig med det indre marked og må ikke ydes.
- 175) Det lån, som Frankrig via SNCF har ydet SeaFrance som redningsstøtte, og som blev godkendt ved Kommissionens afgørelse af 18. august 2010, skal øjeblikkelig tilbagebetales med de i kontrakten fastsatte renter, der var forfaldet, men endnu ikke betalt på tidspunktet for meddelelsen af nærværende afgørelse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Kapitaludvidelsen på 166,3 mio. EUR, lånet på 99,7 mio. EUR og lånet på [40-70] mio. EUR, som Den Franske Republik påtænker at yde gennem SNCF som omstrukturingsstøtte til SeaFrance, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, og er uforenelig med det indre marked.

Denne støtte må derfor ikke ydes.

Artikel 2

Det lån, som Frankrig via SNCF har ydet SeaFrance som redningsstøtte, og som var omhandlet i Kommissionens afgørelse af 18. august 2010, udgør statsstøtte og er uforenelig med det indre marked.

Artikel 3

1. Frankrig tilbagesøger via SNCF den i artikel 2 omhandlede støtte fra modtageren, herunder de i kontrakten fastsatte renter, der var forfaldet, men endnu ikke betalt på tidspunktet for meddelelsen af nærværende afgørelse.

2. Den støtte, der skal tilbagesøges, pålægges renter fra tidspunktet for meddelelsen af nærværende afgørelse, og indtil den er blevet tilbagebetalt.

3. Beløbet beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i forordning (EF) nr. 794/2004.

Artikel 4

1. Tilbagesøgningen af den i artikel 2 omhandlede støtte iværksættes omgående og effektivt.

2. Frankrig efterkommer denne afgørelse senest fire måneder efter meddelelsen deraf.

⁽⁴⁷⁾ Jf. afsnit 2.2 (s.19 nederst og s. 20) i bemærkningerne fra de franske myndigheder.

⁽⁴⁸⁾ I medfør af rammebestemmelserne fra 2004 om omstrukturingsstøtte skal der træffes bestemmelse om kompenserende modydelser for at sikre, at de skadelige virkninger for samhandelsvilkårene begrænses mest muligt. Disse modydelser kan bestå i at afhænde aktiver, indskrænke kapaciteten eller virksomhedens aktivitetsniveau på markedet.

⁽⁴⁹⁾ EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1.

Artikel 5

1. Frankrig underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse Kommissionen om følgende:

- a) hovedstolen vedrørende den støtte, der skal tilbagesøges fra modtageren, dvs. lånebeløbet og forfaldne, men endnu ikke betalte renter
- b) renter, der skal tilbagesøges fra modtageren, og som skal beregnes efter de i artikel 3, stk. 3, anførte principper
- c) en detaljeret beskrivelse af de foranstaltninger, der allerede er truffet eller er planlagt for at efterkomme afgørelsen, og
- d) dokumentation for, at støttemodtageren har fået påbud om at tilbagebetale støtten.

2. Frankrig holder løbende Kommissionen orienteret om de nationale foranstaltninger, der træffes for at efterkomme denne

afgørelse, indtil den i artikel 2 omhandlede støtte er fuldt tilbagebetalt. Frankrig fremsender omgående på Kommissionens anmodning oplysninger om de foranstaltninger, der allerede er truffet eller er planlagt for at efterkomme denne afgørelse. Frankrig giver tillige detaljerede oplysninger om de støttebeløb og renter, som modtageren allerede har tilbagebetalt.

Artikel 6

Denne afgørelse er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 24. oktober 2011.

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 9.3.2012

om statsstøtte nr. SA.12522 (K 37/08) — Frankrig — Gennemførelse af »Sernam 2«-beslutningen

(meddelt under nummer C(2012) 1616)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2012/398/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit ⁽¹⁾,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret de interesserede parter til at fremkomme med deres bemærkninger i medfør af ovennævnte artikler ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

1.1. BAGGRUND

(1) Den 23. maj 2001 godkendte Kommissionen en støtte til omstrukturering af kommanditselskabet SCS Sernam, der i december 2001 blev til (aktieselskabet) Sernam SA (»Sernam 1-beslutningen«) ⁽³⁾.

(2) Den 20. oktober 2004 vedtog Kommissionen en endelig beslutning, hvorved den bekræftede, at den ved Sernam 1-beslutningen godkendte støtte på 503 mio. EUR er forenelig med det indre marked på visse betingelser (»Sernam 2-beslutningen«) ⁽⁴⁾. Denne beslutning peger også på tilstedeværelsen af en supplerende støtte på 41 mio. EUR, som er uforenelig med det indre marked og skal tilbagesøges af Frankrig.

⁽¹⁾ Fra den 1. december 2009 er artikel 87 og 88 i EF-traktaten blevet til henholdsvis artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). De to sæt bestemmelser er i det væsentlige identiske. I denne afgørelse skal henvisninger til artikel 107 og 108 i TEUF efter omstændighederne forstås som henvisninger til EF-traktatens artikel 87 og 88.

⁽²⁾ EUT C 208 af 14.7.2011, s. 8.

⁽³⁾ Beslutning af 23. maj 2001 vedrørende statsstøtte NN 122/00 (tidl. NJ 140/00) EFT C 268 af 22.9.2001, s. 15.

⁽⁴⁾ Beslutning af 20. oktober 2004, EUT L 140 af 29.5.2006, s. 1.

(3) Ved brev af 24. juni 2005 klagede en første tredjemand (»den første klager«) over, at Sernam 2-beslutningen ⁽⁵⁾ ikke var gennemført korrekt.

(4) Den 22. februar 2006 anlagde denne første klager ligeledes et passivitetssøgsmål mod Kommissionen, eftersom denne på det tidspunkt ikke havde reageret på klagen.

(5) Ved brev af 10. april 2006 indbragte en anden interesseret part, selskabet Mory Group, (»den anden klager«) ligeledes en klage for Kommissionen ⁽⁶⁾.

(6) De to klagere vurderede i hovedtræk, at Sernam 2-beslutningen var blevet misbrugt, og anmodede Kommissionen om at indlede en ny formel undersøgelsesprocedure om Frankrigs gennemførelse af Sernam 2-beslutningen.

(7) Ved brev af 16. juli 2008 meddelte Kommissionen Frankrig, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF med hensyn til Frankrigs gennemførelse af Sernam 2-beslutningen (»indledningsbeslutningen«). Kommissionen redegjorde bl.a. for sin tvivl om, hvorvidt den fremgangsmåde, Frankrig efter eget udsagn havde valgt til at gennemføre denne beslutning, var forenelig med Sernam 2-beslutningen, og om muligheden for, at den pågældende fremgangsmåde udgjorde en ny statsstøtte.

(8) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende ⁽⁷⁾. De to klageres argumenter er opsummeret i beslutningens pkt. 16. Ved samme beslutning opfordrede Kommissionen interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til Frankrigs gennemførelse af Sernam 2-beslutningen.

(9) Den 8. oktober 2008 fremsatte de franske myndigheder bemærkninger til indledningsbeslutningen.

⁽⁵⁾ Denne klage blev bl.a. suppleret af skrivelserne af 13. juli, 25. august, 6. september, 5. oktober, 25. oktober og 16. december 2005.

⁽⁶⁾ Denne klage blev bl.a. suppleret af et brev af 23. april 2007.

⁽⁷⁾ EUT C 4 af 9.1.2009, s. 5.

- (10) Kommissionen modtog bemærkninger om sagen fra interesserede parter. Den første klager fremsendte bemærkninger den 13. november 2008. De franske statsbaner (SNCF) fremsendte bemærkninger den 6. februar 2009. Investeringsfonden Butler Capital Partners (BCP) fremsatte bemærkninger den 9. februar 2009. Kommissionen videresendte de indkomne bemærkninger til Frankrig den 25. marts 2009 og gav myndighederne mulighed for at kommentere dem og modtog de franske myndigheders kommentarer til bemærkningerne fra den første klager den 7. maj 2009.
- (11) Den 15. marts 2011 opfordrede den anden klager Kommissionen til at iværksætte »undersøgelsestiltag« med henblik på at kontrollere betingelserne for gennemførelsen af Sernam 2-beslutningen. Kommissionen svarede herpå den 18. maj 2011 og anførte de undersøgelsestiltag, den havde iværksat siden vedtagelsen af indledningsbeslutningen.
- (12) Den 25. november 2009 og den 29. november 2011 anmodede Kommissionen de franske myndigheder om oplysninger. Svarene indløb henholdsvis den 15. januar 2010 og den 25. januar 2012.

1.2. NATIONAL BAGGRUND

- (13) Den 3. januar 2007 anmodede selskabet Mory Group de franske myndigheder om at udstede to restanceopgørelser over statens fordringer: 1) den ene vedrørende Sernam SA om den støtte på 41 mio. EUR, der med Sernam 2-beslutningen var erklæret uforenelig med det indre marked, og som Frankrig ifølge selskabet ikke havde gjort til genstand for en effektiv tilbagesøgning, og 2) den anden vedrørende modtageren (som ikke var udpeget) af støtten til omstrukturering af Sernam SA, som Frankrig efter sigende havde bevilget med henblik på overførsel af Sernam SAs aktiver (se nærmere oplysninger om denne transaktion i afsnit 2.4 i denne afgørelse).
- (14) Økonomi-, finans- og industriministeren afviste den anden klagers anmodninger pr. brev. Efter denne afvisning anlagde selskabet Mory Group en sag om magtmisbrug ved forvaltningsdomstolen i Paris. Så vidt Kommissionen ved, verserer denne sag stadig.
- (15) Desuden blev der den 31. januar 2012 indledt en sag om betalingsstandsning mod selskabet Sernam Xpress (»Sernam Xpress«). Sernam Xpress er det selskab, som modtog aktiver og ikkefinansielle passiver fra Sernam

SA ved overførslen af Sernam SAs aktiver (se de nærmere oplysninger om denne transaktion i afsnit 2.4). Handelsretten i Nanterre traf beslutning om en observationsperiode på seks måneder og fastsatte et nyt retsmøde til den 27. marts 2012.

2. BESKRIVELSE

2.1. VIRKSOMHEDEN SERNAM

- (16) Sernam blev oprettet som en intern afdeling af SNCF i 1970, og virksomhedens aktiviteter har siden bestået af kurervirksomhed og eksprestransport af pakker og paller⁽⁸⁾.
- (17) Den 1. februar 2000 blev alle virksomheden Sernams aktiviteter overført til et datterselskab, og kommanditselskabet SCS Sernam blev således oprettet. SCS Sernam blev omdannet til aktieselskab (Sernam SA) den 21. december 2001. I 2005 talte Sernam SA 10 operationelle datterselskaber samt et vejtransportselskab, selskabet Sernam Transport Route.
- (18) Den 17. oktober 2005 modtog Sernam Xpress aktiver og ikkefinansielle passiver fra Sernam SA, da Sernam SAs aktiviteter blev overført til Financière Sernam (se nærmere oplysninger om denne transaktion i afsnit 2.4). Sernam Xpress var herefter ejet 100 % af Financière Sernam.
- (19) I løbet af 2006 erhvervede BCP 51,8 % af kapitalen i Sernam Xpress. Samtidig opkøbte Sernam Xpress selskabet Coulonge, en transportvirksomhed med hjemsted i Limoges.
- (20) I løbet af 2011 så selskaberne Financière Sernam og Sernam Xpress sig nødsaget til at genoprette deres egenkapital inden regnskabsårets udløb. Da BCP ikke tilførte den nødvendige kapital, blev der foretaget to transaktioner.
- (21) For det første indskød Sernam Xpress i maj 2011 mærket Sernam i sit operationelle datterselskab Sernam Services (dette indskud værdisættes til 15 mio. EUR).
- (22) For det andet blev selskabet Sernam Xpress opløst den 30. juni 2011, og selskabet Financière Sernam, der var eneste selskabsdeltager, overtog selskabets formue (en såkaldt »overdragelse af formuen som helhed«).

⁽⁸⁾ Se en mere detaljeret beskrivelse af virksomheden Sernams aktiviteter i nr. 12-31 i Sernam 2-beslutningen og nr. 8 og 9 i indledningsbeslutningen.

(23) Som følge heraf består Sernam-koncernen i dag af Financière Sernam og det tidligere Sernam Xpress' datterselskaber, dvs. Sernam Services, som allerede er nævnt, og selskabet Aster («Aster»). Aster er det tidligere selskab Sernam Transport Route. Sernam Xpress havde solgt dette datterselskab i december 2005 og havde stillet en omsætningsgaranti over for køber. I marts 2008 tilbagekøbte Sernam Xpress selskabet, der i mellemtiden havde skiftet navn til Aster. Ved tilbagekøbet indskød Sernam Xpress 5 mio. EUR i Aster på en anfordringskonto. Dette beløb på anfordringskonto fik Aster eftergivet på et bestyrelsesmøde i juli. I december 2011 foretog Financière Sernam, der i mellemtiden havde overtaget Sernam Xpress (se pkt. 22), en rekapitalisering af selskabet Aster ved eftergivelse af 5 599 998 EUR på en anfordringskonto.

(24) Sernam-koncernens finansielle situation forværredes fortsat, og den 31. januar 2011 trådte selskaberne Financière Sernam og Sernam Services i betalingsstandsning. Den 3. februar 2011 trådte datterselskabet Aster i likvidation med midlertidig videreførelse af aktiviteterne. Handelsretten i Nanterre traf beslutning om en observationsperiode på seks måneder og fastsatte et nyt retsmøde til den 27. marts 2012.

2.2. SERNAM 1-BESLUTNINGEN AF 23. MAJ 2001

(25) I sin Sernam 1-beslutning godkendte Kommissionen en støtte på 503 mio. EUR til omstrukturering af SCS Sernam. Denne støtte blev bl.a. godkendt på grundlag af et løfte fra Frankrig om, at virksomheden ville blive solgt. 60 % af SCS Sernams kapital skulle faktisk overtages af aktieselskabet Geodis SA ⁽⁹⁾, som er en transport- og logistikvirksomhed, der er underlagt almindelige selskabsretlige bestemmelser og noteret på børsen i Paris. Geodis SA skulle således hæfte 100 % og på ubegrænset vis for SCS Sernams gæld ⁽¹⁰⁾ og dække de yderligere udgifter til omstrukturering med ca. 67 mio. EUR. SCS Sernam forpligtede sig på sin side til at nedbringe antallet af driftsanlæg fra 107 til 72 i perioden fra 1999 til 2004, reducere omsætningen med 18 %, reducere sit personale og foretage en omstrukturering med ovenstående budget og inden for den afsatte tid, det vil sige inden primo 2004.

2.3. SERNAM 2-BESLUTNINGEN AF 20. OKTOBER 2004

(26) I sin Sernam 2-beslutning konstaterede Kommissionen, at støtten på 503 mio. EUR, der var godkendt i Sernam 1-beslutningen, blev ydet på andre betingelser end dem, der var godkendt i Sernam 1-beslutningen, bl.a. fordi Geodis havde overtaget 15 % (i stedet for de 60 %, der var fastsat) af kapitalandelene i SCS Sernam. Geodis gav desuden

afkald på selv at bidrage til virksomhedens omstruktureringssomkostninger med 67 mio. EUR.

(27) På baggrund af disse oplysninger stillede Kommissionen betingelser for at godkende omstrukturingsstøtten til Sernam SA på 503 mio. EUR. Artikel 3 i Sernam 2-beslutningen, der indeholder disse betingelser, lyder som følger:

»Artikel 3

1. Nedenstående betingelser skal opfyldes, jf. dog stk. 2:

a) Sernam må kun udvikle sine aktiviteter inden for kurertransport med jernbane (konceptet »Train bloc express« (TBE)). I denne henseende garanterer SNCF at tilbyde enhver anden operatør, der måtte anmode herom, samme betingelser som Sernam med henblik på udvikling af jernbanegodstransport (TBE).

b) Samtidig skal Sernam i en periode på to år at regne fra datoen for meddelelsen af nærværende beslutning foretage en fuldstændig udskiftning af sine egne midler og tjenester til landevejstransport med midler og tjenester fra en eller flere virksomheder, der er juridisk og økonomisk uafhængige af SNCF, og som vælges efter en åben, gennemskelig og ikke-diskriminerende procedure.

Ved Sernams egne midler og tjenester til landevejstransport forstås samtlige midler til landevejstransport, herunder køretøjer til landevejstransport, som virksomheden ejer eller leaser/lejer.

De virksomheder, der overtager Sernams aktiviteter inden for landevejstransport, skal sikre, at alle transportydelse udføres med deres egne midler.

2. Hvis Sernam sælger sine aktiver »en bloc« inden den 30. juni 2005 til markedsprisen til en virksomhed, der ikke har nogen juridisk forbindelse med SNCF, efter en åben, gennemskelig og ikke-diskriminerende procedure, finder betingelserne i stk. 1 ikke anvendelse.«

(28) I Sernam 2-beslutningen anførte Kommissionen ligeledes, at de franske myndigheder havde udbetalt en yderligere støtte på 41 mio. EUR til Sernam. Kommissionen betragtede denne støtte som uforenelig med det indre marked og krævede beløbet tilbagebetalt af Frankrig.

⁽⁹⁾ Der henvises til, at Geodis skulle erhverve 60 % af Sernam for 1 symbolsk euro (jf. nr. 51 Sernam 1-beslutningen).

⁽¹⁰⁾ Der er ingen begrænsning af kommanditselskabers ansvar.

2.4. OVERDRAGELSEN AF SERNAM SAS AKTIVITETER TIL FINANCIÈRE SERNAM

(29) Med henblik på at gennemføre Sernam 2-beslutningen hævder Frankrig at have opfyldt betingelsen i artikel 3, stk. 2. Frankrig forklarer, at SNCF i en pressemeddelelse⁽¹¹⁾ har opfordret alle interesserede parter til at kontakte Banque ABN AMRO. 34 industri- eller finanskoncerner eller konsortier blev anmodet om at undersøge sagen. Opfordringsskrivelserne til den første runde, som ABN AMRO sendte til de parter, der havde bedt om sagen, indeholder en opfordring til at afgive bud på overtagelse af samtlige aktiver (da brevet var på engelsk, benyttes termen »assets») i Sernam SA.

(30) Ifølge de franske myndigheder var det på grund af Sernams økonomiske situation ikke muligt at få forslag til positiv værdiansættelse. Alle bud, der blev afgivet i forbindelse med proceduren, var på en særdeles negativ værdi:

— [tilbudsgiver 1] (foreløbigt bud): -120 mio. EUR

— [tilbudsgiver 2] (foreløbigt bud): -90,4 mio. EUR

— [tilbudsgiver 3] (foreløbigt bud): -90,4 mio. EUR

— [tilbudsgiver 4] (bud i anden runde): -65,2 mio. EUR

— [tilbudsgiver 5] (bud i anden runde): -56,4 mio. EUR.

(31) Da der ikke indkom et fast tilbud, fremsatte ledelsen i Sernam SA et overtagestilbud gennem et kommende selskab, som først blev kaldt Bidco og siden Financière Sernam.

2.4.1. Dato for den faktiske overdragelse af Sernams aktiviteter til Financière Sernam

(32) Dette bud blev fremsendt til SNCF den 30. juni 2005 og principielt accepteret samme dag af SNCFs øverste ledelse. Imidlertid var der forbundet visse formaliteter med den formelle indgåelse af aftaleprotokollen mellem alle parter. Aftaleprotokollen mellem SNCF, Sernam SA, Sernam Xpress (et af Sernam SAs 10 helejede datterselskaber, oprettet i 2002) og ledelsen i det fremtidige selskab Financière Sernam blev undertegnet den 21. juli 2005 (i det følgende benævnt »aftaleprotokollen af 21. juli 2005«). Financière Sernam blev optaget i handelsregistret den 14. oktober 2005. De forskellige transaktioner i forbindelse med overdragelsen af Sernams akti-

viteter til Financière Sernam, som er nærmere beskrevet i de følgende punkter, blev foretaget den 17. oktober 2005.

2.4.2. De forskellige transaktioner i forbindelse med overdragelsen af Sernams aktiviteter til Financière Sernam

(33) De franske myndigheder meddelte, at overdragelsen af Sernams aktiviteter til Financière Sernam blev fordelt på fire etaper:

a) SNCF rekapitaliserede sit helejede datterselskab Sernam SA med 57 mio. EUR

b) Sernam SA foretog en tilførsel til sit helejede datterselskab Sernam Xpress, der omfattede alle aktiver, inkl. de 57 mio. EUR fra rekapitaliseringen i litra a) og Sernams passiver undtagen de rene såkaldt »finansielle« passiver (lånekapital, selskabet Sernam havde optaget hos SNCF-koncernen, passiver vedrørende ophævelsen af »IBM-GPS-kontrakten«) på 38,5 mio. EUR.⁽¹²⁾ Til gengæld for denne tilførsel fik Sernam SA en andel i Sernam Xpress til en nominal værdi på 100 EUR

c) Sernam Xpress foretog herefter en kapitalforhøjelse på 2 mio. EUR, der udelukkende blev tegnet af SNCF. Efter denne transaktion havde SNCF majoriteten i Sernam Xpress

d) Sernam SA og SNCF afhændede hele deres selskabsandel i Sernam Xpress til Financière Sernam til en pris på 2 mio. EUR, hvilket udgjorde hele sidstnævntes kapital.

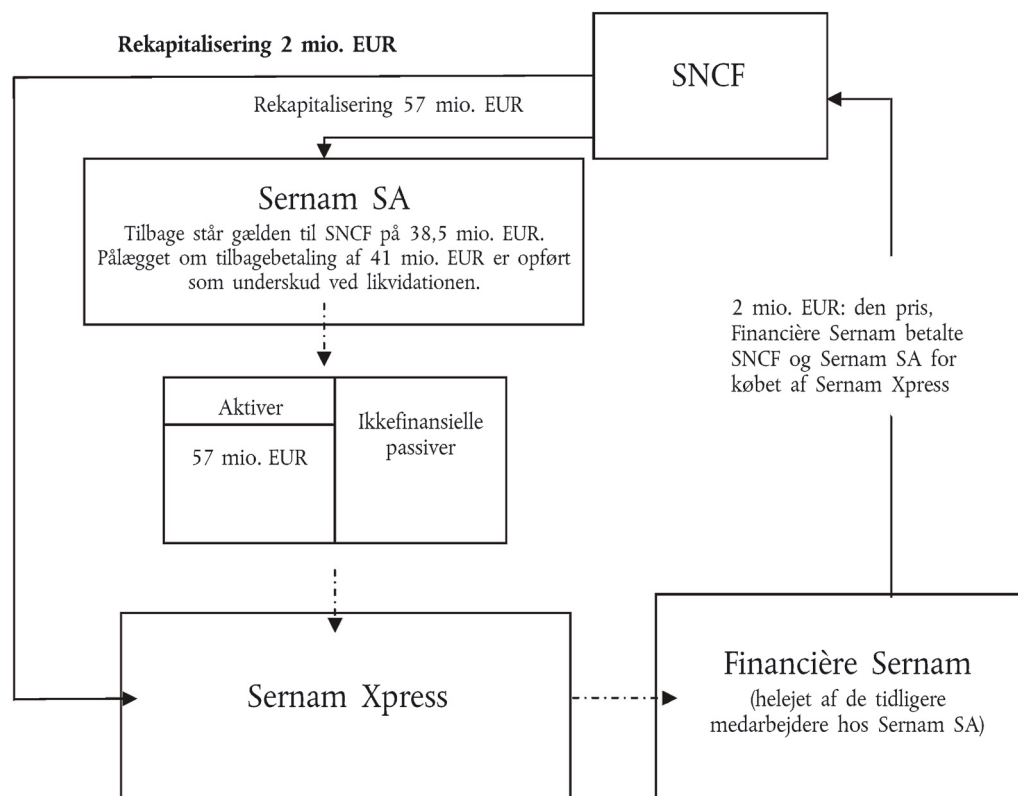
(34) Sernam SA blev likvideret den 15. december 2005. De 41 mio. EUR, der skulle betales tilbage til SNCF i henhold til Sernam 2-beslutningen, blev opført som underskud ved denne likvidation⁽¹³⁾.

(35) Transaktionerne er vist i følgende oversigt:

⁽¹²⁾ Indskuddet fra Sernam SA i Sernam Xpress blev foretaget under det franske juridiske begreb »delvis tilførsel af aktiver«.

⁽¹³⁾ Brev fra de franske myndigheder af 7. maj 2008, pkt. 77.

⁽¹¹⁾ Meddelelse af 24. november 2004.



- (36) I henhold til aftaleprotokollen af 21. juli 2005 skulle SNCF ikke blot indskyde kapital i henholdsvis Sernam SA, 57 mio. EUR, og Sernam Xpress, 2 mio. EUR, men stille garantier for Financière Sernam (som er nærmere beskrevet i pkt. 72-85 i indledningsbeslutningen). Endvidere indeholdt aftaleprotokollen en ophævelsesklausul i tilfælde af, at Kommissionen skulle træffe en negativ beslutning inden for fem år efter indgåelsen af aftaleprotokollen (som er beskrevet nærmere i pkt. 117 i indledningsbeslutningen).

2.5. BEGRUNDELSE FOR PROCEDURENS INDLEDNING

- (37) I sin beslutning af 16. december 2008 ønskede Kommissionen at kontrollere, om Frankrig rent faktisk havde overholdt artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen, således som myndighederne hævdede, og om den metode til tilbagesøgning af den uforenelige støtte på 41 mio. EUR, Frankrig havde valgt, nemlig at anmelde statens fordring til Sernam SAs konkursbo, gjorde det muligt at fjerne den konkurrencefordrejning, støtten medførte. Endvidere ønskede Kommissionen at kontrollere, at overførslen af Sernam SAs aktiver ikke gav anledning til ny statsstøtte, der var uforenelig med det indre marked.

2.6. DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

2.6.1. Bemærkninger fra klagerne

- (38) Indledningsvis mener den første klager, at betingelserne i Sernam 2-beslutningen om salg af Sernam SAs aktiver ikke var opfyldt.
- (39) For det første var fristen for at gennemføre overdragelsen i henhold til Sernam 2-beslutningen, dvs. den 30. juni 2005, ikke blevet overholdt, eftersom overdragelsestransaktionerne først blev godkendt den 17. oktober 2005, og aktieoverdragelsen skulle være sket den samme dag.

- (40) Endvidere mener den første klager, at overdragelsesprisen udelukkende blev fastsat under henvisning til det tilbud, Financière Sernam havde fremsat. Dette tilbud var i sig selv ulovligt, idet det forudsatte, at der blev tildelt ny støtte, bl.a. rekapitaliseringen af Sernam SA. Endelig understreger den første klager, at Sernam Xpress ikke var et selskab, der var uafhængigt af Sernam SA, således som Kommissionen påviser i sin indledningsbeslutning.
- (41) Endvidere udgjorde overdragelsestransaktionerne i realiteten en »share deal«, dvs. en fastholdelse af den støtte-modtagende virksomhed på markedet, idet kun virksomhedens ejer blev ændret.
- (42) Klageren gør ligeledes opmærksom på overtrædelsen af betingelsen om at organisere salget efter en gennemskuelig og åben procedure. Ifølge klageren burde salget af Sernam Xpress være blevet sendt i offentlig høring og udbud i stedet for Sernam SA efter rekapitaliseringen af både Sernam SA og Sernam Xpress.
- (43) For det andet gør den første klager gældende, at der er manipuleret med værdiansættelsen af de overførte aktiver og passiver, og at den solgte virksomhed er undervurderet.
- (44) For det tredje oplister den første klager en række foranstaltninger, som ifølge klageren udgør ny støtte: rekapitaliseringen på 57 mio., den manglende inddrivelse af de 41 mio. i ulovlig støtte og SNCFs eftergivelse af Sernam SAs gæld. Alle disse foranstaltninger er ifølge klageren støtte, der er uforenelig med det indre marked.
- (45) For det fjerde understreger den første klager, at Sernam SA skulle have været likvideret i stedet for at blive afhændet. Klageren deler Kommissionens tvivl om medregningen af bestemte omkostninger i likvidationsberegningen og mener ikke, at det på noget tidspunkt fremgår, at de reelle omkostninger ved omstruktureringen af Sernam har været lavere end omkostningerne ved en likvidation.
- (46) Den første klager konkluderer på det grundlag, at de franske myndigheder ikke blot har unddraget sig forpligtelsen til at tilbagesøge en støtte på 41 mio. EUR, som er erklæret for uforenelig, men har ydet ny støtte på mindst 95 mio. EUR, hvortil kommer forskellige støtteforanstaltninger i form af garantier.
- (47) Den anden klager har ikke fremsat bemærkninger om indledningsbeslutningen.
- 2.6.2. Bemærkninger fra interesserede parter, der mener, at Sernam 2-beslutningen er overholdt**
- 2.6.2.1. Bemærkninger fra SNCF**
- (48) SNCF mener at have overholdt betingelsen i artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen. SNCF hævder at have solgt alle Sernams aktiver »en bloc« inden den 30. juni 2005 til markedsprisen og til et selskab, der ikke har nogen juridisk forbindelse med SNCF, og efter en åben og gennemskuelig procedure.
- (49) Ifølge SNCF er overdragelsestransaktionerne uadskillelige og samtidige. Kommissionen kan derfor ikke foretage en kunstig opsplitning af dem.
- (50) Selskabet mener, at princippet om en privat investor under markedsøkonomiske vilkår vil være overholdt i tilfælde af en negativ pris, hvis omkostningerne ved afhændelsen er mindre end de likvidationsomkostninger, staten som aktionær ville skulle afholde, og fremsender detaljerede bemærkninger til støtte herfor.
- (51) Endelig understreger SNCF, at forpligtelsen til at tilbagebetale støtten på 41 mio. EUR var blevet opført som underskud ved likvidationen af Sernam SA.
- 2.6.2.2. Bemærkninger fra Butler Capital Partners**
- (52) For det første giver BCP nærmere oplysninger om selskabets erhvervelse af kapitalandele i Sernam Xpress.
- (53) For det andet præciserer BCP, hvad formålet var med at opkøbe selskabet Coulonge.
- (54) For det tredje anfægter BCP, at Sernam Xpress skulle have rådet over et likviditetsoverskud efter rekapitaliseringen på 57 og 2 mio. EUR. BCP måtte indskyde 6 mio. EUR i likvid kapital for at bringe likviditeten tilbage på et acceptabelt niveau i betragtning af det tab, der skulle finansieres.
- (55) For det fjerde anfægter BCP, at støtten på 41 mio. EUR var blevet overført til Sernam Xpress. BCP vurderer, at man kun ville kunne forestille sig en sådan situation, hvis det blev påvist, at overdragelsen af Sernam SAs aktiviteter ikke skete til markedspris. Men ifølge BCP blev overdragelsen foretaget efter en åben, gennemskuelig og ikkediskriminerende procedure. BCP anfører ligeledes, at overdragelsesprocessen var ledsaget af en ekspertvurdering.

- (56) Med hensyn til følgerne af BCPs overtagelse af kontrollen med Sernam analyserer BCP endelig kapitalforhøjelsen som et salg og mener i overensstemmelse med Banks ⁽¹⁴⁾- og SMI ⁽¹⁵⁾-dommene ikke, at tilbagebetalingen af en hypotetisk støtte kan pålægges Financière Sernam eller dets datterselskab Sernam Xpress.

2.7. FRANKRIGS BEMÆRKNINGER

2.7.1. Overholdelse af Sernam 2-beslutningen

2.7.1.1. Overholdelse af fristen for salg

- (57) De franske myndigheder mener, at det for køber juridisk bindende faste tilbud om overtagelse blev afgivet den 30. juni 2005 og accepteret samme dag af SNCF, hvilket gjorde aftalen uigenkaldelig i henhold til fransk aftaleret.

2.7.1.2. Købspris

- (58) De franske myndigheder anfører, at Sernam 2-beslutningen ikke forbød salg til en negativ pris, og at denne i henhold til retspraksis kan være en markedspris.
- (59) Aktiverne var blevet solgt til en negativ pris på 57 mio. EUR svarende til beløbet for SNCFs rekapitalisering af Sernam SA. Denne pris var bedre end de vejledende tilbud, der oprindeligt blev afgivet, og var det eneste faste tilbud til SNCF fra markedet. Det var blevet valideret af flere uafhængige eksperter (ABN Amro, Oddo Corporate Finance/Paul Hastings og den franske kommission for kapitalerhvervelser og overførsler, Commission des Participations et Transferts).
- (60) Ifølge de franske myndigheder er SNCFs forudgående rekapitalisering kun en gennemførelsesforanstaltning. Kommissionen kan derfor ikke anfægte markedsværdien af Sernams aktiver under henvisning til denne rekapitalisering, når der foreligger en markedspris, som udelukker, at der kan være tale om støtte, for så vidt angår hele den negative pris.

2.7.1.3. Salget af aktiver

- (61) Som svar på Kommissionens analyse, hvorefter overdragelsen af Sernam SAs aktiviteter til Financière Sernam består af to successive transaktioner, dvs.: 1) en koncernintern overførsel af aktiver »en bloc« fra Sernam SA til Sernam Xpress (som på det tidspunkt var Sernam SAs helejede datterselskab) og 2) et salg af Sernam Xpress til Financière Sernam svarende til en »share deal« og ikke til

et salg af aktiver, anfører de franske myndigheder, at der er tale om en kunstig og uberettiget opsplitning.

- (62) For det første svarede overdragelsestransaktionerne til en »tilførsel og overførsel«, som blev iværksat gennem en rekapitalisering, dvs. en uløseligt forbundet transaktion, der blev gennemført af to grunde: 1) fransk ret giver ikke mulighed for at sælge aktiver til en negativ pris, og 2) det skulle sikres, at køber ikke havde nogen juridisk forbindelse med SNCF.

- (63) På baggrund af Sernam SAs økonomiske situation med vedvarende underskud (det samlede tab i de fire sidste regnskabsår før overdragelsen beløb sig til 309,2 mio. EUR) var selskabets samlede værdi negativ.

- (64) For at overholde forbuddet i fransk ret mod salg til en negativ pris og sikre, at overdragelsen er økonomisk neutral, plejer man, hvis værdien af de aktiver, der skal overdrages, er negativ, 1) at fastsætte, køber betaler en symbolsk pris, og 2) at fastlægge en metode til godtgørelse af køber (enten sælgers deltagelse i en kapitalforhøjelse forud for overdragelsen eller sælgers eftergivelse af de fordringer, han måtte have mod det overdragne selskab).

- (65) Med henblik på at undgå, at Sernam SAs kreditorer anfægter transaktionens gyldighed eller gør deres indsigelsesret gældende, bør man desuden lægge de passiver, der er nødvendige for at videreføre Sernams virksomhed, til aktiverne »en bloc«. Det ville ikke have været muligt at tillægge passiverne, hvis man blot havde solgt aktiverne.

- (66) Man måtte derfor foretage et delvist indskud af aktiver efter fissionsordningen, jf. artikel L.236-16 til L.236-21 i den franske Code de commerce. I den forbindelse oplyser de franske myndigheder, at indskuddet svarer til et salg, eftersom det også indebærer en overdragelse af ejendomsret, idet det honoreres med aktier udstedt af det selskab, der modtager tilførslen.

- (67) Da køber i medfør af artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen ikke måtte have nogen juridisk forbindelse med SNCF, var det ikke muligt at foretage indskuddet af aktiver en bloc direkte til Financière Sernam, for i så fald ville Sernam SA i kraft af selve indskuddet automatisk være blevet aktionær i Financière Sernam. Det forklarer, at der blev foretaget et delvist indskud til Sernam Xpress og derefter en overdragelse af Sernam Xpress til Financière Sernam.

⁽¹⁴⁾ Domstolens dom af 20. september 2001, sag C-390/98, Banks, Sml. I, 2001, s. 6117.

⁽¹⁵⁾ Domstolens dom af 29. april 2004, sag C-277/00, Kommissionen mod Tyskland, Sml. I, 2004, s. 3925.

(68) Ifølge de franske myndigheder udgør det delvise indskud af aktiver i Sernam Xpress på ingen måde en koncern-intern overdragelse, idet Sernam Xpress er et skuffeselskab, som benyttes til at overføre aktiver en bloc fra Sernam SA med det ene formål at gøre det muligt samtidig at overdrage dem til køber — selskabet Financière Sernam — og ikke videreføre moderselskabets virksomhed. Disse aktiver overføres og indskydes til deres markedsværdi i Sernam Xpress med henblik på at gennemføre transaktionen. Under alle omstændigheder medførte indskuddet af aktiver en overdragelse af ejendomsret, for hvilken Sernam Xpress havde udstedt en aktieandel på 100 EUR i nominel værdi. Ifølge de franske myndigheder udgør denne foranstaltning prisen for de indskudte aktiver og passivers reelle værdi efter rekapitaliseringen på 57 mio. EUR.

(69) Som svar på indledningsbeslutningen vedlagde de franske myndigheder deres bemærkninger en udtalelse fra jura-professor Nicolas Molfessis, som udtaler »fransk ret [...] gav ikke SNCF mulighed for at afstå Sernams aktiver en bloc direkte til Financière Sernam, idet SNCF i henhold til de franske retsregler var tvunget til at iværksætte en »indskuds- og overførselstransaktion« for at opfylde de af Kommissionen pålagte krav:

— Da salg til negativ pris er et ukendt begreb i fransk ret, kunne transaktionen ikke ske til markedspris som forlangt af Kommissionen uden en forudgående rekapitalisering.

— Da gældsoverdragelse er et ukendt begreb i fransk ret, og en kontraktoverdragelse er betinget af, at samtlige kontrahenter i overdragelsen har givet deres samtykke, som det i praksis er umuligt at opnå, krævede overdragelsen af de driftspassiver, der var nødvendige for at videreføre aktiviteterne, at man tog metoden med delvis indskud af aktiver i anvendelse for at overvinde den hindring. For at anvende metoden med delvist indskud af aktiver var det nødvendigt at bruge et selskab, Sernam Xpress, som mellemed for at opfylde Kommissionens betingelse om, at der ikke måtte være nogen juridisk forbindelse mellem overdrageren og erhververen.

Sernams strategi skal sidestilles med en overdragelse af aktiver en bloc:

— Indskuds-overdragelsestransaktionen, som er velkendt i praksis, sidestilles af kassationsretten med en overdragelse af aktiver, hver gang indikatorer viser en udelelighed mellem de to transaktioner, idet disse i sidste instans kun omhandlede overdragelsen af aktiver.

— En sådan udelelighed er afgjort tilfældet i den foreliggende sag, idet parternes vilje til at betragte de forskellige transaktioner som indbyrdes afhængige klart fremgår af de forskellige aftaler, som ikke har andet formål end at overdrage aktiver fra Sernam til Financière Sernam.»

(70) Ifølge de franske myndigheder blev Sernam SAs aktiver solgt en bloc til et selskab uden juridisk forbindelse med SNCF til en negativ pris svarende til en markedspris og efter en overdragelsesforhandling inden for rammerne af et åbent, gennemskueligt, ubetinget og ikkediskriminerende udbud i overensstemmelse med betingelserne i Sernam 2-beslutningens artikel 3, stk. 2.

2.7.1.4. Udvælgelsesprocessens åbne og gennemskelige karakter

(71) For de franske myndigheder er påstanden om, at det sagsmateriale, som blev fremsendt til de potentielle købere af aktiverne i Sernam SA, ikke omhandlede salget af Sernam Xpress, men salget af Sernam SAs aktiver, materielt falsk. Endvidere indebar kravet om et åbent, gennemskueligt og ikkediskriminerende udbud ikke, at der skulle foretages et nyt udbud efter rekapitaliseringen, da denne kun er det direkte resultat af udbuddet og den deraf følgende negative pris.

2.7.1.5. Den berettigede forventning

(72) De franske myndigheder mener, at man ved eksplicit at fastsætte en mulighed i Sernam 2-beslutningen for at overdrage Sernams aktiver en bloc har givet SNCF og de franske myndigheder begrundede forhåbninger om, at de havde lov til at træffe den foranstaltning. Indledningen af undersøgelsesproceduren vedrørende statsstøtte er således udtryk for manglende anerkendelse af den berettigede forventning, de franske myndigheder havde til Sernam 2-beslutningen, så meget desto mere som de havde handlet i total gennemsigtighed i forhold til Kommissionen og givet alle nyttige forklaringer om de nærmere omstændigheder ved denne overdragelse.

2.7.2. De såkaldte manipulationer ved værdiansættelsen af de aktiver og passiver, der blev overført fra Sernam SA til Sernam Xpress

(73) Med hensyn til de såkaldte manipulationer ved værdiansættelsen afviser de franske myndigheder først og fremmest, at der skulle være anvendt et haircut på 22 mio. ved værdiansættelsen af aktiverne. Når der er tale om en transaktion med delvis indskud af aktiver efterfulgt af en overdragelse, kræver de gældende regnskabsbestemmelser, at værdien ansættes på grundlag af de indskudte

aktiver og passivers reelle værdier og ikke til den regnskabsmæssige nettoværdi, som den første klager påstår. Disse værdier skal vurderes i forhold til markedsprisen eller uafhængige ekspertvurderinger. De gældende regnskabsregler er ligeledes anvendt til værdiansættelse af de udskudte skattegodtgørelser. Hvad vurdering af varemærkeporteføljen angår, er denne baseret på et overslag, som Kommissionen foretog den 23. maj 2001 ved et indskud fra SNCF til SCS Sernam.

- (74) Med hensyn til værdiansættelsen af passiverne mener de franske myndigheder, at kun de passiver, som er nødvendige for at videreføre aktiviteterne i det selskab, der modtager indskuddet, blev overført. I øvrigt svarer værdiansættelsen af »badwill« kun til den regnskabsmæssige gengivelse af den negative markedsværdi på 57 mio. EUR.

2.7.3. Manglende forpligtelse til at tilbagesøge støtten på 41 mio. EUR fra Sernam Xpress

- (75) De franske myndigheder gør gældende, at sondringen mellem share deal og asset deal, som Kommissionens argumentation bygger på inden for rammerne af SMI⁽¹⁶⁾- og CDA⁽¹⁷⁾-sagerne, ikke er relevant i den foreliggende sag.

2.7.3.1. Opsplitning af transaktionen mellem koncernintern overførsel og share deal

- (76) Af de i pkt. 61-70 anførte årsager mener de franske myndigheder, at overførslerne af aktiviteter fra Sernam SA til Financière Sernam ikke udgør en koncernintern overførsel efterfulgt af en share deal, men af overdragelse af aktiver til tredjemand.
- (77) Subsidiært gør de franske myndigheder gældende, at markedsprisen på Sernam Xpress nødvendigvis ville have afspejlet, at der forelå en gæld på 41 mio. EUR, hvis støtten var blevet overført. Efter denne hypotese ville den negative pris have været på 98 mio. EUR (57 + 41). Men den negative pris, der blev »betalt« — i realiteten opkrævet — af Financière Sernam, var kun på 57 mio. EUR. Således sparede sælger 41 mio. EUR, men det er derfor også sælger, der bevarer den økonomiske fordel ved støtten. Myndighederne henviser i den forbindelse til Banks-dommen⁽¹⁸⁾.

2.7.3.2. Overholdelse af betingelserne i CDA- og SMI-dommene

- (78) De franske myndigheder anfører, at Domstolen i sin dom i CDA-sagen har lagt til grund, at det forhold, at CDA

videreførte de støttemodtagende virksomheders aktiviteter, ikke som sådan beviser, at der foreligger forsæt til at omgå virkningerne af et pålæg om tilbagesøgning⁽¹⁹⁾.

- (79) Domstolen præciserede, at der ikke havde været forsæt til at omgå virkningerne af pålægget om tilbagesøgning, eftersom CDA havde betalt en markedsbestemt købspris for overtagelsen af dele af selskabet LCAs aktiver⁽²⁰⁾.

- (80) Da Sernam Xpress ifølge de franske myndigheder havde erhvervet ejendomsretten til aktiverne og en del af passiverne i Sernam SA til markedsværdien, indebærer denne transaktion ikke, at Sernam Xpress faktisk kan nyde godt af den fordel, som ligger i bevillingen af støtten på 41 mio. EUR. Desuden kan Kommissionen ikke hævde, at Sernam SA efter købet af selskabets aktiver står tilbage som en tom skal, som det ikke er muligt at opnå tilbagebetaling af den ulovlige støtte fra. Et sådant argument, der allerede er fremsat i CDA-dommen, ville være blevet afvist af Domstolen⁽²¹⁾.

- (81) De franske myndigheder understreger, at overdragelsen af Sernam SAs aktiver en bloc var en mulighed, Kommissionen udtrykkeligt havde forudsat. Når SNCF overdrog Sernams aktiver en bloc til markedsprisen til et selskab efter en gennemskuelig og åben procedure, kan det derfor på ingen måde anses for at være en omgåelse heraf.

- (82) Det gælder så meget desto mere, som Kommissionen selv har fastslået, at en sådan omgåelse var udelukket, »hvis overdragelsen »en bloc« af det støttemodtagende selskabs aktiver, ud over at den finder sted på grundlag af markedsprisen, gennemføres inden for rammerne af en procedure, der ikke er undergivet betingelser, og som alle selskabets konkurrenter har adgang til.«⁽²²⁾

- (83) Med hensyn til Kommissionens argument⁽²³⁾ om, at transaktionen ikke blot havde gjort det muligt at beskytte aktiverne, hvilket er tilladt i henhold til CDA-dommen, men også at skabe en struktur til at finansiere nye investeringer såsom opkøbet af selskabet Coulange, kan man blot konstatere, at Sernam Xpress opkøbte Coulange

⁽¹⁶⁾ Ovennævnte dom i sagen Tyskland mod Kommissionen, jf. fodnote 15.

⁽¹⁷⁾ Rettens dom af 19. oktober 2005 i sag T-324/00, CDA Datenträger Albrechts mod Kommissionen, Sml. II, 2005, s. 4309.

⁽¹⁸⁾ Ovennævnte dom i sagen CDA Datenträger Albrechts mod Kommissionen, jf. fodnote 15, præmis 78.

⁽¹⁹⁾ Ovennævnte dom i sagen CDA Datenträger Albrechts mod Kommissionen, jf. fodnote 15, præmis 98.

⁽²⁰⁾ Ovennævnte dom i sagen CDA Datenträger Albrechts mod Kommissionen, jf. fodnote 15, præmis 99.

⁽²¹⁾ Ovennævnte dom i sagen CDA Datenträger Albrechts mod Kommissionen, jf. fodnote 15, præmis 100.

⁽²²⁾ Ovennævnte dom i sagen Tyskland mod Kommissionen, jf. fodnote 13, præmis 70, og ovennævnte dom i sagen CDA Datenträger Albrechts mod Kommissionen, jf. fodnote 15, præmis 73.

⁽²³⁾ Nr. 128 i indledningsbeslutningen.

Services samtidig med BCPs overtagelse af Sernam Xpress, og at Sernam Xpress kunne støtte sig til BCPs overtagelse gennem indskud af friske penge til at foretage dette opkøb.

- (84) I modsætning til den tvivl, Kommissionen giver udtryk for, vil det, de franske myndigheder kalder CDA-dommens »tredje kriterium«, derfor også være opfyldt.

2.7.4. Den nye støtte til Sernam Xpress og/eller Financière Sernam

- (85) For så vidt angår tilstedeværelsen af ny støtte i aftaleprotokollen af 21. juli 2005 (SNCFs rekapitalisering af Sernam SA med 57 mio. EUR, SNCFs rekapitalisering af Sernam Xpress med 2 mio. EUR, SNCFs garantier til Financière Sernam, ophævelsesklausul) anfører de franske myndigheder, at et salg ikke omfatter elementer af statsstøtte, når det finder sted til markedspris efter et åbent og gennemsigtigt udbud og til en lavere pris end likvidationsprisen.
- (86) Endvidere svarede den negative pris, Financière Sernam fremsatte, til de uafhængige eksperters overslag.
- (87) De franske myndigheder præciserer i øvrigt, at ophævelsesklausulen udelukkende blev indført i aftaleprotokollen af 21. juli 2005 på anmodning af Financière Sernam for at beskytte selskabet mod risikoen for, at Kommissionen skulle træffe en negativ beslutning. De franske myndigheder anslår, at en overdragelse ikke ville have været mulig uden en klausul af denne type og hævder, at Kommissionen ikke havde sat spørgsmålstegn ved denne klausul i en tidligere sag ⁽²⁴⁾.

3. KOMMISSIONENS VURDERING

3.1. REDEGØRELSE FOR BEGRUNDELSEN I ARTIKEL 3 I SERNAM 2-BESLUTNINGEN

- (88) Indledningsvis anfører Kommissionen, at denne procedure blev indledt i medfør af artikel 16 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 ⁽²⁵⁾, fordi Kommissionen havde oplysninger om, at Frankrig misbrugte den støtte, der var godkendt på visse betingelser i Sernam 2-beslutningen, efter misbruget af den støtte, som ligeledes på visse betingelser var godkendt i Sernam 1-beslutningen.
- (89) Kommissionen mener, at det er på sin plads at anføre årsagerne til, at den fastsatte betingelserne i artikel 3 i Sernam 2-beslutningen ⁽²⁶⁾:

»[...] Kommissionen er i betragtning af den misbrug af støtte, der konstateres ovenfor, og forlængelsen af omstrukturingsplanen, desuden af den opfattelse, at Sernam skal levere en særlig modydelse ved på varig vis at trække sig ud af markedssegmenterne med overkapacitet, således at det er berettiget at godkende en del af støtten.

Tildeling af statsstøtte på markeder med strukturel overkapacitet eller i nedgang vil således have som umiddelbar konsekvens at give en virksomhed, der ellers var tvunget til at indstille sine aktiviteter som følge af de vanskeligheder, den havde oplyst, mulighed for på kunstig vis at gøre sig gældende inden for nogle meget efterspurgte markedssegmenter til skade for de konkurrerende og økonomisk sunde virksomheder. Man bør således undgå, at støtten får den uønskede virkning at tvinge de økonomisk sunde virksomheder ud af det relevante marked til fordel for de virksomheder, der ikke er i stand til at overleve uden hjælp udefra.

Kommissionen vurderer i denne henseende, at Sernam på varig vis skal indstille sine aktiviteter i markedssegmenterne med overkapacitet, det vil sige markedet for almindelig samlegods- og kurertransport ad landevej.

Selv om Sernam allerede er begyndt at trække sig tilbage, mener Kommissionen, at det ikke er tilstrækkeligt, og at denne tilbagetrækning skal være af varig karakter. Kommissionen finder det derfor nødvendigt at fastsætte en række betingelser, der i) giver Sernam mulighed for at fortsætte sin innovative diversifikation i retning af et markedssegment under udvikling (det vil sige uden overkapacitet) og ii) gør det muligt i markedssegmenterne med overkapacitet, i stagnation eller i nedgang, at erstatte Sernams tjenester med tjenester fra andre operatører (hvilket vil frigøre Sernams markedsandele i disse segmenter).

(...)

Kommissionen henviser ligeledes til, at betingelserne i beslutningen (overdragelse af Sernams landevejstransport til andre virksomheder og diversifikation af Sernams aktiviteter i retning af godstransport med jernbane) i tilfælde af et fuldstændigt salg (aktiver og passiver) af Sernam, således som de franske myndigheder har planer om, under alle omstændigheder finder anvendelse. Hvis Sernam derimod skulle sælge sine aktiver »en bloc«, understreger Kommissionen, at ovennævnte to betingelser vedrørende virksomhedens omstrukturering ikke vil finde anvendelse, eftersom Sernam ikke længere vil have samme retlige status

⁽²⁴⁾ Beslutning af 8. juli 2008 om de støtteforanstaltninger, Frankrig har iværksat til fordel for Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM), EUT L 225 af 27. august 2009, s. 180.

⁽²⁵⁾ EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

⁽²⁶⁾ Nr. 208-217 i Sernam 2-beslutningen.

og vil have frigjort sine markedsandele til fordel for den uafhængige køber (der de facto kan fortsætte sine aktiviteter med Sernams aktiver).«

(90) I Sernam 2-beslutningen opstilles der således to forskellige salgsscenarioer for Sernam SA: et fuldstændigt salg af Sernam SA (aktiver og passiver) og et salg udelukkende af aktiverne. Efter den første hypotese er det selskab, der erhverver aktiver og passiver, underlagt betingelserne i artikel 3, stk. 1, i Sernam 2-beslutningen. Efter den anden gælder disse betingelser ikke.

(91) Der bør yderligere redegøres for den bredere sammenhæng, som Kommissionens Sernam 1 og 2-beslutninger indgår i. Sernam SA kørte til stadighed med underskud og modtog driftsstøtte fra staten, som blev formidlet gennem moderselskabet SNCF og var nødvendig for virksomhedens overlevelse.

(92) Det var nødvendigt at høre op med at holde et selskab kunstigt i live, der uberettiget havde markedsandele, selv om det ikke var konkurrencedygtigt. Deraf følger på den ene side, at statens regelmæssige redning af selskabet Sernam blev bragt til ophør, og på den anden side, at konkurrencefordrejningerne som følge af disse redningsaktioner enten skulle forsvinde eller give anledning til kompensationsforanstaltninger. Således skulle man tilbagesøge de 41 mio. EUR i ulovlig uforenelig støtte, som var bevilget til selskabet Sernam mellem 2001 og 2004, og vedtage kompensationsforanstaltninger til at frigøre markedsandele til gengæld for de 503 mio. EUR i omstrukturingsstøtte.

(93) Kommissionen konstaterer imidlertid omgående, at den måde, hvorpå Frankrig havde til hensigt at gennemføre beslutningen fra 2004, går stik imod de fastsatte mål. De franske myndigheder videreførte nemlig bevillingen af driftsstøtte under gennemførelsen af denne beslutning og bestræbte sig på at bevare virksomhedens økonomiske forbindelse uden at frigøre markedsandele, men forsøgte tværtimod at styrke virksomhedens konkurrenceposition.

(94) Der bør på dette tidspunkt foretages en metodisk analyse af de midler, de franske myndigheder har anvendt til at nå deres mål.

3.2. MISBRUG AF DEN I SERNAM 2-BESLUTNINGEN GODKENDTE STØTTE

(95) De franske myndigheder bekræfter, at betingelserne i artikel 3, stk. 1, i Sernam 2-beslutningen ikke er blevet overholdt. Derfor kan Kommissionen nøjes med at kontrollere, om Frankrig har opfyldt betingelserne i artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen. Det skal erindres, at dette styk har følgende ordlyd:

»Hvis Sernam sælger sine aktiver »en bloc« inden den 30. juni 2005 til markedsprisen til en virksomhed, der ikke har nogen juridisk forbindelse med SNCF, efter en åben, gennemskelig og ikke-diskriminerende procedure, finder betingelserne i stk. 1 ikke anvendelse.«

(96) Som det vil blive påvist i det følgende, overholdt Frankrig ikke disse betingelser.

3.2.1. Overdragelsen af aktiviteterne skete ikke den 30. juni 2005

(97) Det fremgår af bemærkningerne fra de franske myndigheder og den første klager, at SNCFs ledelse kun i princippet havde accepteret det faste tilbud fra Financière Sernam den 30. juni 2005. Aftaleprotokollen, der binder alle parter i transaktionen, blev dog først undertegnet den 21. juli 2005, og de forskellige overdragelsesoperationer blev først gennemført den 17. oktober 2005.

(98) Kommissionen konkluderer på det grundlag, at overdragelsen af Sernam SAs aktiviteter til Financière Sernam ikke fandt sted senest den 30. juni 2005, som det ellers var fastsat i betingelsen i Sernam 2-beslutningen. Alene den grund er allerede tilstrækkelig til at konkludere, at Frankrig har misbrugt den støtte, der på visse betingelser var godkendt i Sernam 2-beslutningen.

3.2.2. Overdragelse af aktiviteter er ikke et salg ⁽²⁷⁾

(99) Købekontrakten i EU-medlemsstaternes retssystemer bygger på principper, der er udviklet gennem romerretten (*emptio venditio*). Salg består af overdragelse af ejendomsretten til et gode mod betaling af en pris. Denne pris skal, som den franske regering understreger i forbindelse med fransk ret, være en positiv pris.

(100) En transaktion, hvorved den person, som vil overdrage ejendomsretten til et eller flere goder, tilbyder den person, der overtager dem, penge, er ikke et salg, men en anden type kontrakt.

(101) I den foreliggende sag betalte SNCF 59 mio. EUR, idet selskabet foretog en rekapitalisering af henholdsvis Sernam SA på 57 mio. EUR og Sernam Xpress på 2 mio. EUR og bevilgede Financière Sernam forskellige garantier. Financière Sernams betaling af 2 mio. EUR til SNCF og Sernam SA opvejer rekapitaliseringen af Sernam Xpress, men ikke de øvrige elementer i transaktionen. Derfor kan den kontrakt, som blev indgået mellem SNCF og Financière Sernam, ikke kaldes en købekontrakt. Det anfægter de franske myndigheder i øvrigt ikke, idet

⁽²⁷⁾ Kommissionen understreger, at spørgsmålet om, hvorvidt en kontrakt kan kaldes et salg, er uafhængigt af spørgsmålet om, hvorvidt indgåelsen af en aftale svarer til en privat erhvervsdrivendes adfærd.

de forklarer, at de forskellige aktiviteter i forbindelse med overdragelsen fra Sernam SA til Financière Sernam ikke udgør et salg, eftersom fransk ret ikke ville have givet mulighed for at foretage et salg med det resultat.

- (102) Kommissionen konkluderer, at kontrakten mellem SNCF og Financière Sernam ikke udgør et salg. Også af den grund overholdes artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen ikke, for der var ikke tale om salg. Derfor har Frankrig misbrugt den støtte, der var godkendt på visse betingelser i Sernam 2-beslutningen.

3.2.3. Overdragelsen af aktiviteter udgør ikke et salg af aktiver, men en fuldstændig overdragelse af Sernam SA (aktiver og passiver)

- (103) Selv om man antager, at overdragelsen af Sernam SAs aktiviteter til Financière Sernam udgør et salg, forudsætter overholdelsen af artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen, at dette salg udelukkende vedrører aktiverne og ikke hele Sernam SA (aktiver og passiver). Det følger af pkt. 217 i Sernam 2-beslutningen, der er citeret i nr. 89 i denne beslutning.
- (104) Som anført i afsnit 2.4 bygger SNCFs overdragelse af Sernam SAs aktiviteter til Financière Sernam på, at Sernam SA benytter sit helejede datterselskab, Sernam Xpress, som Sernam SA har overført sine aktiver til, samt dette selskabs passiver med undtagelse af visse gældsposter over for moderselskabet SNCF. Inden denne overdragelse var Sernam SA blevet rekapitaliseret af SNCF med 57 mio. EUR, og disse friske penge var inkluderet i de aktiver, der blev overdraget. Efter overdragelsen blev Sernam Xpress rekapitaliseret af SNCF med 2 mio. EUR, hvorefter aktierne i Sernam Xpress blev solgt til Financière Sernam for samme beløb (2 mio. EUR).
- (105) Som anført i afsnit 2.7.1.3 begrundet de franske myndigheder denne operation med de to forpligtelser i fransk ret og Sernam 2-beslutningen.
- (106) De gør gældende, at operationens samlede resultat er identisk med resultatet af et salg af aktiver. Den bør derfor sidestilles med et salg af aktiver en bloc i Sernam SA, jf. artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen.
- (107) Der er to årsager til, at Kommissionen kommer frem til en anden konklusion.

3.2.3.1. Overdragelsen består af en overførsel en bloc af aktiver og passiver inden for en koncern efterfulgt af et salg af aktier (share deal) i det datterselskab, der har modtaget dem

- (108) SNCFs operation gjorde det muligt for Financière Sernam at erhverve aktier i Sernam Xpress, dvs. at foretage et salg af aktier (»share deal«).
- (109) Ganske vist foretog SNCF i første omgang en operation, som i fransk ret ifølge de franske myndigheder kaldes »delvis tilførsel af aktiver« (i realiteten aktiver og passiver). Selv om denne operation analyseres isoleret, kan den dog ikke kaldes »salg af aktiver til tredjemand«. Den fandt sted til en negativ pris på 57 mio. EUR og udgør derfor ikke et salg (jf. afsnit 3.2.2.). Endvidere vedrører den ikke kun aktiverne, men også alle passiverne med undtagelse af visse af Sernam SAs gældsposter over for moderselskabet SNCF. Der var derfor tale om overdragelse af hele (aktiver og passiver) Sernam SA og ikke om et salg udelukkende af aktiver (jf. ligeledes afsnit 3.2.3.2.).
- (110) Endelig fandt overdragelsen sted til et helejet datterselskab, nemlig Sernam Xpress, en ad hoc-virksomhed, som var beregnet til at modtage Sernam SAs aktiver og passiver med det ene formål selv at blive videresolgt til Financière Sernam. Tilførslen skete derfor ikke til en tredje virksomhed, som var uafhængig af SNCF.
- (111) I anden omgang blev aktierne i Sernam Xpress solgt til Financière Sernam, hvilket heller ikke udgør et salg af aktiver til tredjemand, men en overdragelse af aktier eller »share deal« (og dermed en overdragelse af hele virksomheden).
- (112) Herefter udgør ingen af SNCFs operationer salg af Sernam SAs aktiver en bloc til et selskab uden juridisk forbindelse med SNCF, og betingelserne i artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen er ikke blevet overholdt.
- 3.2.3.2. Overdragelsen er ikke begrænset til aktiverne, men omfatter hele (aktiver og passiver) Sernam SA
- (113) I pkt. 217 i Sernam 2-beslutningen, der er citeret i pkt. 89 i denne beslutning, fastlægges en klar sondring mellem dels et salg af aktiver, dels et fuldstændigt salg (aktiver og passiver) af Sernam SA. Det følger klart af dette punkt, at de franske myndigheder var nødt til at overholde betingelserne i artikel 3, stk. 1, i Sernam 2-beslutningen, hvis de skulle foretage et fuldstændigt salg

(aktiver og passiver) af Sernam SA, således som det var deres hensigt på tidspunktet for vedtagelsen af Sernam 2.

(114) Resultatet af de forskellige overdragelsesoperationer er, at Financière Sernam ved at erhverve Sernam Xpress erhverver alle aktiver og passiver i Sernam SA på tidspunktet for vedtagelsen af Sernam 2-beslutningen med følgende undtagelser: På den ene side steg aktiverne med indskuddet på 57 mio. EUR til Sernam SA og 2 mio. EUR til Sernam Xpress (jf. også afsnit 3.2.4. i denne beslutning), og på den anden side blev passiverne reduceret med den lånekapital, selskabet Sernam SA optog hos SNCF-koncernen, passiver vedrørende ophævelsen af »IBM-GPS-kontrakten«, og det beløb, som skulle tilbagebetales for den uforenelige støtte på 41 mio. EUR.

(115) Men disse marginale tilpasninger kan ikke skjule den kendsgerning, at hovedparten af Sernam SAs aktiver og passiver kort og godt først blev overdraget til Sernam Xpress og siden til Financière Sernam.

(116) Overdragelsen af aktiviteter udgør derfor ikke et salg af aktiver, men med nogle få undtagelser en fuldstændig overdragelse (aktiver og passiver) af Sernam SA. Som følge heraf og også af denne årsag er betingelserne i artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen ikke er blevet overholdt.

3.2.4. Overdragelsen er ikke begrænset til de aktiver, Sernam SA ejede på tidspunktet for Sernam 2-beslutningen, men blev forhøjet med 59 mio. EUR

(117) Med hensyn til aktiverne bemærker Kommissionen også, at beløbet på 59 mio. EUR blev tilføjet gennem rekapitaliseringen af Sernam SA og Sernam Xpress, og at denne tilføjelse økonomisk set og under hensyntagen til Financière Sernams betaling på 2 mio. EUR er på 57 mio. EUR. En sådan tilføjelse til aktiverne er ikke tilladt i henhold til artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen.

3.2.5. Overdragelsen af aktiviteterne fandt ikke sted efter en gennemskuelig og åben procedure

(118) De franske myndigheder afholdt i første omgang en gennemskuelig og åben procedure. Ved udgangen af denne procedure havde SNCF imidlertid ikke modtaget et bindende tilbud.

(119) Efter at den gennemskuelige og åbne procedure var mislykkedes, blev aftalen om de forskellige overdragelsesoperationer i forbindelse med Sernam SAs aktiviteter indgået med Financière Sernam. Da sidstnævnte ikke som sådan havde deltaget selvstændigt i den gennemskuelige og åbne procedure, skete overdragelsen af aktiviteterne i sidste instans ikke efter en gennemskuelig og åben procedure.

(120) Også af denne grund er betingelserne i artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen ikke er overholdt.

3.2.6. Formålet med et salg af aktiver er ikke opfyldt

(121) I nr. 217 i Sernam 2-beslutningen forklares formålet med et salg af aktiver på følgende måde:

»Sernam [...] vil have frigjort sine markedsandele til fordel for den uafhængige køber (der de facto kan fortsætte sine aktiviteter med Sernams aktiver).«

(122) Formålet med at sælge aktiverne var således at frigøre Sernam SAs markedsandele og aktiver samt at give tredjemand mulighed for at udnytte disse aktiver. Salget af aktiver sigtede derfor mod at afbryde Sernam SAs økonomiske aktivitet.

(123) Men i den foreliggende sag blev Sernam SA fuldstændig opkøbt af selskabets ledelse, der blev samlet i det fremtidige Financière Sernam. Den økonomiske forbindelse er fuldstændig, og endvidere bliver virksomheden fritaget for en betydelig del af sin gæld og modtog frisk kapital på 59 mio. EUR, hvoraf 57 mio. EUR økonomisk set påhviler SNCF. Så bortset fra at den iværksatte operation ikke opfylder betingelserne i artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen, giver den heller ikke mulighed for at nå målene i den beslutning. Den fører tværtimod til en styrkelse af den økonomiske enhed, der kan forværre de konkurrencefordrejninger, som foranstaltningerne i henhold til beslutningen netop skulle afbøde.

3.2.7. Frankrigs argumenter gør det ikke muligt at påvise, at artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen er overholdt

(124) Frankrigs argument om, at operationerne som helhed skulle svare til et salg af aktiver en bloc, kan ikke accepteres. I sagens natur er et salg af aktiver en bloc nemlig først og fremmest karakteriseret ved, at der ikke er tale om salg af aktier. Derfor kan Kommissionen ikke acceptere argumentet om, at flere forskellige retshandler (delvis tilførsel af aktiver og passiver og siden share deal) skulle svare til en given retshandel (salg af aktiver), når en af de retshandler, der faktisk er gennemført, udgør en tilside-sættelse af den undersøgte retshandel.

(125) På samme måde kan argumentet om, at et direkte salg af aktiver fra Sernam SA til Financière Sernam ikke er muligt i henhold til fransk ret, ikke accepteres. For det første bør det erindres, at Sernam 2-beslutningen gav Frankrig to muligheder for at gennemføre beslutningen.

Hvis man går ud fra, at salg af aktiver skulle vise sig uanvendelig, kunne de franske myndigheder altid gennemføre beslutningen ved at følge muligheden i artikel 3, stk. 1, i Sernam 2-beslutningen (begrænsning af Sernam SAs egne aktiviteter til kurertransport med jernbane, idet vejtransporten gives i underentreprise). For det andet, hvis eksterne kreditorer virkelig havde modsat sig et salg til negativ pris, kunne Sernam SA være gjort til genstand for en konkursbehandling, således at salget af aktiver kunne have fundet sted i forbindelse med denne procedure.

- (126) Hvis de franske myndigheder endelig havde vanskeligheder med at gennemføre Sernam 2-beslutningen, skulle de henvende sig til Kommissionen for i enighed med den at nå frem til en løsning om en anden plan i medfør af princippet om loyalt samarbejde i henhold til artikel 4, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Union (TEU). Selv om de franske myndigheder ganske vist aflagde Kommissionen besøg den 24. november 2004 og officielt skrev til Kommissionen den 21. december 2004 for at meddele sit valg om at sælge aktiverne en bloc uden at beskrive de væsentlige elementer heri, bør det understreges, at Frankrig på intet tidspunkt underrettede Kommissionen om en ændring af den omstruktureringsplan, som Kommissionen havde godkendt på visse betingelser i Sernam 2-beslutningen. Men afsnit 3.2.3. i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder⁽²⁸⁾ bekræfter, at en medlemsstat ikke må afvige fra omstruktureringsplanen uden meddelelse til og forudgående godkendelse fra Kommissionen.
- (127) Kommissionen har imidlertid aldrig givet sit samtykke til den overdragelse af aktiviteter fra Sernam SA til Financière Sernam, som Frankrig iværksatte.

3.2.8. Konklusion: Frankrig har ikke overholdt artikel 3 i Sernam 2-beslutningen og har misbrugt støtten på 503 mio. EUR

- (128) Kommissionen konkluderer, at artikel 3 i Sernam 2-beslutningen ikke er overholdt. Som følge heraf blev omstruktureringsstøtten på 503 mio. EUR, der blev godkendt på visse betingelser i Sernam 2-beslutningen, misbrugt.

3.2.9. Støtten på 503 mio. EUR er uforenelig med det indre marked

- (129) Eftersom modtageren brugte støtten på 503 mio. EUR i strid med Sernam 2-beslutningen, er den på grundlag af denne beslutning ikke forenelig med det indre marked.
- (130) Ifølge Domstolens retspraksis påhviler det medlemsstaten at begrunde en støttes forenelighed. Da Frankrig ikke har

begrundet foreneligheden, konkluderer Kommissionen, at støtten på 503 mio. EUR er uforenelig med det indre marked og skal tilbagesøges med tillæg af renter fra den dato, hvor støtten blev stillet til rådighed

- (131) Denne tilbagesøgning skal ske hos Financière Sernam samt dennes datterselskaber, bl.a. Sernam Services og Aster, der i dag viderefører den økonomiske aktivitet, som var omfattet af støtten, og som tidligere blev udøvet af Sernam SA (nu likvideret), og siden af Sernam Xpress (hvis formue blev absorberet af Financière Sernam efter en overdragelse af formuen som helhed). Man bør nemlig først se på, at Sernam Xpress overtog alle elementer af Sernam SAs aktiver og en del af passiverne efter en transaktion, der fandt sted inden for koncernen. Sernam Xpress fortsatte dermed Sernam SAs økonomiske aktivitet (jf. ligeledes den detaljerede bevisførelse i afsnit 3.3.). Da formuen herefter blev overdraget som helhed, er Financière Sernam nu Sernam Xpress' retlige efterfølger. Endelig viderefører Financière Sernam samt dennes datterselskaber, bl.a. Sernam Services og Aster, Sernam SA og Sernam Xpress' aktiviteter og modtager derfor fortsat den støtte på 503 mio. EUR, som oprindeligt blev bevilget til Sernam SA.

3.3. TILBAGESØGNING AF STØTTE PÅ 41 MIO. EUR

- (132) Statsstøtten på 41 mio. EUR, som Frankrig skulle tilbage-søge hos sin støttemodtager i medfør af Sernam 2-beslutningen, blev opført som underskud ved likvidationen af Sernam SA.
- (133) De franske myndigheder mener, at overdragelsen af Sernam SAs aktiviteter til Financière Sernam efter en procedure, som de kalder gennemskuelig og åben i medfør af artikel 4 i Sernam 2-beslutningen, har begrænset tilbagesøgningsforpligtelsen til selskabet Sernam SA.
- (134) Artikel 4 i Sernam 2-beslutningen lyder som følger:
- »Ethvert delvist eller fuldstændigt salg af Sernam skal foretages til markedsprisen efter en gennemskuelig procedure, der er åben for alle Sernams konkurrenter. Det påhviler i så fald Sernam at tilbagebetale støtten på 41 mio. EUR, hvis virksomheden fortsætter med at eksistere.«

- (135) Artikel 4 skelner mellem, om Sernams økonomiske aktivitet har været afbrudt eller ej. Såfremt denne aktivitet forsvinder, er der ikke grund til at foretage tilbagesøgning hos dem, der har erhvervet aktiverne til markedsprisen i forbindelse med en gennemskuelig og åben procedure.

⁽²⁸⁾ EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

(136) Kommissionen bemærker endvidere, at Domstolen og Retten i deres retspraksis lægger afgørende vægt på de selv samme faktorer.

(137) I SMI-dommen ⁽²⁹⁾ skelnes mellem to hypoteser i tilfælde af salg af aktiviteter, der har modtaget støtte, nemlig salg af andele i virksomheden, hvorefter den støttemodtagende virksomhed bibeholder sin status som juridisk person (share deal), og salg af alle eller dele af virksomhedens aktiver til en anden virksomhed, hvorefter den støttede økonomiske aktivitet ikke længere udøves af den samme juridiske person (asset deal).

(138) Med hensyn til »share deal« fastslog Domstolen, at: ⁽³⁰⁾

»[...] Når en virksomhed, som har modtaget ulovlig statsstøtte, bliver solgt til markedsprisen, dvs. til den højeste pris, som en privat investor, der handlede på normale konkurrencevilkår, var parat til at betale for selskabet i den situation, som det befandt sig i, bl.a. efter at have modtaget statsstøtte, er støtteelementet blevet vurderet til markedsprisen og indbefattet i købsprisen. Under disse omstændigheder kan køberen ikke anses for at have haft nogen fordel i forhold til de øvrige aktører på markedet (jf. i denne retning dom af 20.9.2001, sag C-390/98, Banks, Sml. I, s. 6117, præmis 77).

Med hensyn til den foreliggende sag bemærkes, at den virksomhed, som har modtaget statsstøtten, har bibeholdt sin status som juridisk person og fortsat for sig selv udøver de aktiviteter, der var ydet statsstøtte til. Det bemærkes herefter, at det sædvanligvis er denne virksomhed, som beholder den med støtten forbundne konkurrencefordel, og som derfor er forpligtet til at tilbagebetale et beløb, som svarer til støtten. [...]«

(139) Vedrørende »asset deal« fortsætter Domstolen på følgende måde: ⁽³¹⁾

»Det kan ganske vist, i tilfælde, hvor afviklingsselskaber stiftes med henblik på at videreføre en del af den støttemodtagende virksomheds aktiviteter, efter at denne er gået konkurs, ikke udelukkes, at disse selskaber også i givet fald kan være forpligtet til at tilbagebetale den omhandlede støtte, såfremt det er godtgjort, at de faktisk nyder godt af den med støtten forbundne konkurrencefordel. Dette kan således bl.a. være tilfældet, når afviklingsselskaberne erhverver aktiver fra det konkursramte selskab uden at betale en pris svarende til markedsprisen herfor,

eller når det er godtgjort, at stiftelsen af sådanne selskaber har medført en omgåelse af forpligtelsen til at tilbagebetale støtten.«

(140) Den samme sondring ses i Seleco-dommen. ⁽³²⁾ I den dom bekræfter Domstolen, at Kommissionen kan være nødt til at kræve, at tilbagesøgningen ikke begrænses til den oprindelige virksomhed, men udvides til at omfatte den virksomhed, der viderefører den oprindelige virksomheds aktivitet under anvendelse af de overførte produktionsmidler, såfremt visse forhold i forbindelse med overførslen gør det muligt at fastslå, at der er en økonomisk forbindelse mellem de to virksomheder. Domstolen accepterede også betydningen af følgende indikatorer til at fastslå en økonomisk forbindelse: overførsels genstand (aktiver og passiver, personalets forbliven, bundlede aktiver), overførsels pris, identiteten af den overtagende virksomheds og den oprindelige virksomheds aktionærer eller ejere, tidspunktet for overførslen (efter undersøgelsesernes iværksættelse, procedures iværksættelse eller den endelige beslutning) eller endelig transaktionens økonomiske folgerigtighed. ⁽³³⁾

(141) Det forekommer også hensigtsmæssigt at understrege, at salget af aktiver i SMI- og Seleco-sagerne skete i forbindelse med en konkursbehandling under tilsyn af en dommer. Salget vedrørte kun en del af aktiverne i de virksomheder, der var omfattet af konkursbehandlingen. Endvidere blev det ifølge Domstolen ikke fastslået, at de ikke svarede til markedsbetingelser.

(142) Retten analyserede en asset deal i CDA-dommen ⁽³⁴⁾ og kontrollerede bl.a., om der i den foreliggende sag var tegn på en omgåelse af pålægget om tilbagesøgning gennem et delvist salg af aktiver. Retten fandt, at Kommissionen ikke havde fastslået en sådan hensigt i den pågældende sag, og at CDA faktisk ikke nød godt af den med støtten forbundne konkurrencefordel. Retten baserede denne konstatering på to faktuelle forhold: Salget var begrænset til en del af aktiverne, der blev solgt en bloc, og denne fremgangsmåde (dvs. salg en bloc) indbragte en højere købesum end den, som ville være opnået ved separate salg af de omhandlede aktiver.

(143) Overdragelsen af aktiviteter fra Sernam SA til Financière Sernam bør derfor undersøges i lyset af de kriterier, Domstolen og Retten har udviklet, med henblik på at fastslå, om der er grund til at udvide tilbagesøgningen til Financière Sernam og dets datterselskaber Sernam Services og Aster.

⁽²⁹⁾ Ovennævnte dom i sagen Tyskland mod Kommissionen, jf. fodnote 15.

⁽³⁰⁾ Ovennævnte dom i sagen Tyskland mod Kommissionen, jf. fodnote 15, præmis 80 og 81.

⁽³¹⁾ Ovennævnte dom i sagen Tyskland mod Kommissionen, jf. fodnote 15, præmis 86.

⁽³²⁾ Jf. med hensyn til share deal Domstolens dom af 8. maj 2003 i sagerne, C-328/99 og C-399/00, Italien og SIM 2 Multimedia mod Kommissionen, Sml. I, 2003, s. 4035, præmis 83: »det er korrekt, at en aktionærs salg til en tredjemand af aktier i et selskab, der modtager ulovlig støtte, ikke har indflydelse på forpligtelsen til tilbagesøgning«, og jf. med hensyn til asset deal præmis 66-85 i samme dom.

⁽³³⁾ Ovennævnte dom i sagen Italien og SIM 2 Multimedia mod Kommissionen, jf. fodnote 32, præmis 77 og 78.

⁽³⁴⁾ Ovennævnte dom i sagen CDA Datenträger Albrechts mod Kommissionen, jf. fodnote 15.

- (144) Vedrørende først overførslen af de samlede aktiver og passiver med undtagelse af de tre finansielle passiver (lånekapital optaget af selskabet Sernam SA hos SNCF-koncernen, passiver vedrørende ophævelsen af »IBM-GPS«-kontrakten, forpligtelsen til at tilbagebetale den uforenelige støtte på 41 mio. EUR) fra Sernam SA til Sernam Xpress bemærker Kommissionen, at denne overførsel dækkede hele virksomheden (jf. afsnit 3.2.3.). Der foreligger derfor en økonomisk forbindelse mellem Sernam SA og Sernam Xpress. Det adskiller den foreliggende sag fra de forhold, der lå til grund for SMI-, Seleco- og CDA-dommene, som kun vedrørte salg af en del af aktiverne. Endvidere fandt overførslen sted inden for en koncern. Den fandt sted efter Kommissionens endelige beslutning om at pålægge tilbagesøgning af støtten, og dens eneste økonomiske følgerigtighed er at give mulighed for at videreføre Sernam 2-aktiviteterne uden at skulle overholde betingelserne i artikel 3 i Sernam 2-beslutningen. Alle kriterier til påvisning af den økonomiske forbindelse i henhold til beslutningen og Seleco-dommen er derfor til stede.
- (145) Kommissionen bemærker i øjeblikket, at overførslen til Sernam Xpress ikke er i overensstemmelse med markedsvilkår. Overførslen til Sernam Xpress fandt sted til en negativ pris og er ikke resultatet af en gennemskuelig og åben procedure (jf. afsnit 3.2.5.). Til den negative pris på 57 mio. EUR, der er udformet som en driftsstøtte, som skal dække Sernam Xpress' tab i årene 2005-2008⁽³⁵⁾, kommer SNCFs eftergivelse af fordringen på Sernam SA til et beløb på 38,5 mio. EUR (jf. nr. 27). Endelig bemærker Kommissionen også, at de passiver, der forbliver i Sernam SA, er gæld til tredjemand og ikke til SNCF. Gennem kapitalindsuddet på 57 mio. EUR har SNCF givet Sernam Xpress mulighed for — i det mindste i perioden 2005-2008 — at fyldestgøre disse fordringer fuldt ud. Såfremt SNCF udelukkende havde solgt aktiverne til en positiv pris, ville Sernam SAs gæld til tredjemand kun være blevet indfriet op til salgsprovenuet. Det er endnu et tegn på, at den kontraktmæssige balance mellem SNCF og Financière Sernam ikke er i overensstemmelse med markedsvilkårene.
- (146) Det bør også bemærkes, at den negative pris på 57 mio. EUR er højere end det bedste bud, der indkom ved det resultatløse udbud, som var en negativ pris på -56,4 mio. EUR (bud i anden runde [tilbudsgiver 5]).
- (147) Overførslen gjorde det muligt for Sernam Xpress at slippe for tilbagesøgningspålægget vedrørende de 41 mio. EUR mod Sernam SA og åbnede mulighed for, at det kunne fortsætte Sernam SAs aktiviteter uden at
- skulle tilbagebetale støtten og uden at skulle overholde betingelserne i artikel 3 i Sernam 2-beslutningen.
- (148) Af disse årsager konkluderer Kommissionen, at overførslen af aktiviteter fra Sernam SA til Sernam Xpress medførte, at Sernam Xpress faktisk nød godt af den med støtten forbundne konkurrencefordel. Der var nemlig en økonomisk forbindelse mellem de to selskaber, og overførslen svarer til en omgåelse af tilbagesøgningspålægget mod Sernam SA.
- (149) Som det blev forklaret i SMI- og Seleco-dommene, har en aktionærs salg til en tredjemand af aktier i et selskab, der modtager ulovlig støtte, ikke indflydelse på forpligtelsen til tilbagesøgning hos det modtagende selskab. Som følge heraf har salget af andele i Sernam Xpress til Financière Sernam ikke medført, at Sernam Xpress er blevet fritaget for forpligtelsen til at tilbagebetale støtten på 41 mio. EUR.
- (150) Efter fusionen mellem Sernam Xpress og Financière Sernam er tilbagebetalingsforpligtelsen blevet overført til Financière Sernam. Desuden viderefører Financière Sernam og dennes datterselskaber, bl.a. Sernam Services og Aster, Sernam SA og Sernam Xpress' aktiviteter og modtager derfor fortsat den støtte på 41 mio. EUR, som oprindeligt blev bevilget til Sernam SA.
- (151) Af de anførte årsager, jf. afsnit 3.4 nedenfor, skal der endvidere ses bort fra de af de franske myndigheder fremsatte argumenter om anvendelse af princippet om en privat investor under markedsökonomiske vilkår.

3.4. VEDRØRENDE DEN NYE STØTTE, DER BLEV BEVILGET TIL SERNAM XPRESS

- (152) Aftaleprotokollen af 21. juli 2005 indeholder et vist antal foranstaltninger, som kan udgøre ny støtte (jf. ovenstående nr. 36). Kommissionen skal undersøge, om disse foranstaltninger udgør en ny støtte, og om støtten i givet fald kan erklæres for forenelig med det indre marked.
- (153) Ifølge de franske myndigheder er alle disse foranstaltninger i overensstemmelse med princippet om en privat investor under markedsökonomiske vilkår. SNCF havde overført aktiviteterne fra Sernam SA til det selskab, der havde fremsat det bedste bud ved et gennemskueligt og åbent udbud, og skønt dette bud lød på en negativ pris, var det billigere for staten som aktionær end en likvidation af Sernam.

⁽³⁵⁾ Jf. rapporten fra ABN Amro, som de franske myndigheder fremsendte, og som er nærmere beskrevet i del 2.5.8.2 i indledningsbeslutningen, s. 47.

(154) Kommissionen finder, at der i en situation, hvor der skal tilbagesøges støtte, ikke er grund til at anvende princippet om en privat investor. Ved tilbagesøgning af støtte handler staten i henhold til sine forpligtelser i medfør af EU-retten og ikke som aktionær.

(155) Kommissionen bemærker i øvrigt, at salg af aktiver i henhold til artikel 3, stk. 2, i Sernam 2-beslutningen er ligestillet med kompensationsforanstaltningerne i artikel 3, stk. 1. I medfør af pkt. 40 i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder⁽³⁶⁾ kan afhændelse af tabsgivende aktiviteter ikke betragtes som en kompensationsforanstaltning. Den negative pris, der blev aftalt mellem SNCF og Financière Sernam, viser, at der er tale om afhændelse af en tabsgivende aktivitet, som ikke kan ligestilles med en kompensationsforanstaltning. I den foreliggende sag svarer den negative pris til en driftsstøtte til virksomheden, som derfor i sagens natur ikke kan mindske konkurrencefordrejningerne.

(156) Hvis man endvidere skulle acceptere den holdning, Frankrig forsvare, kunne Frankrig unddrage sig sin forpligtelse til at tilbagesøge den støtte på 41 mio. EUR, der var erklæret uforenelig, jf. Sernam 2-beslutningen, samt den misbrugte støtte på 503 mio. EUR hos Sernam SA og enhver virksomhed, der viderefører dette selskabs økonomiske aktivitet. Et sådant resultat ville være i skærende modstrid med Domstolens retspraksis, hvorefter medlemsstaten straks skal tilbagesøge støtten under anvendelse af alle til rådighed stående retsmidler, herunder beslaglæggelse af virksomhedens aktiver og om fornødent afvikling af virksomheden, dersom denne ikke er i stand til at foretage den pågældende tilbagebetaling.⁽³⁷⁾

(157) En accept af Frankrigs holdning ville også føre til forskelsbehandling mellem en privat og en offentlig virksomhed. Mens staten skal fortsætte tilbagesøgningen hos den private virksomhed, om nødvendigt indtil dens likvidation, kan den offentlige virksomhed undslippe den skæbne på den ene betingelse, at det er billigere for staten at sælge den til en negativ pris i stedet for at tilbagesøge den ulovlige og uforenelige støtte, den har modtaget.

(158) Af disse årsager mener Kommissionen ikke, at Frankrig kan påberåbe sig princippet om den private aktør under markedsøkonomiske vilkår for at slippe for, at de foranstaltninger, der er fastsat i aftaleprotokollen af 21. juli 2005, kommer ind under begrebet statsstøtte.

⁽³⁶⁾ EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

⁽³⁷⁾ Ovennævnte dom i sagen Italien og SIM 2 Multimedia mod Kommissionen, jf. fodnote 32, præmis 69.

(159) Det skal derfor fastslås, om de pågældende foranstaltninger har givet Sernam Xpress eller Financière Sernam en fordel. Da disse to virksomheder sidenhen er fusioneret, er det ikke nødvendigt at skelne mellem de fordele, den ene og den anden har fået. De øvrige tre kriterier for, at der er tale om støtte, er opfyldt: foranstaltningerne er bevilget af en offentlig virksomheds ressourcer, nemlig SNCF. SNCF er et offentligretligt organ (offentligretlig industri- og handelsvirksomhed), som er underlagt et tæt statsligt tilsyn, og bevillingen af fordelene kan derfor også tilskrives staten. Sernam Xpress/Financière Sernam arbejder inden for vejgodstransport, som er åben for konkurrence inden for EU, og fordelene risikerer derfor at skabe konkurrencefordrejninger og påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

3.4.1. SNCFs rekapitalisering af Sernam SA på 57 mio. EUR

(160) Via SNCFs rekapitalisering af Sernam SA på 57 mio. EUR har Sernam SA fået en betydelig finansiell fordel, som selskabets konkurrenter ikke har. Denne fordel er siden blevet overført med andre aktiver og passiver til Sernam Xpress.

3.4.2. SNCFs rekapitalisering af Sernam Xpress på 2 mio. EUR

(161) Via SNCFs rekapitalisering af Sernam Xpress på 2 mio. EUR har Sernam Xpress fået en betydelig finansiell fordel, som selskabets konkurrenter ikke har. Kommissionen bemærker imidlertid, at SNCF har fået 2 mio. EUR af Financière Sernam, hvilket opvejer rekapitaliseringen på 2 mio. EUR, som således ikke har givet nogen fordel.

3.4.3. SNCFs eftergivelse af fordringer på Sernam SA

(162) Som anført i pkt. 33 omfatter overdragelsen af aktiviteter fra Sernam SA til Financière Sernam ikke SNCFs to fordringer på Sernam SA til et beløb på 38,5 mio. EUR. Ved at eftergive disse fordringer giver SNCF Sernam Xpress/Financière Sernam en fordel på et tilsvarende beløb.

3.4.4. De af SNCF stillede garantier

(163) Ved overdragelsen af Sernam SAs aktiviteter til Financière Sernam har SNCF stillet følgende garantier:

— SNCF forpligtede sig til inden for en fastsat frist at afslutte et særligt anlægsarbejde (Valenton), som var nødvendigt for driften af TBE. Forsinkelse ville medføre en bøde på 1 mio. EUR.

- SNCF forpligtede sig til at dække en eventuel forhøjelse af lejen for de nye driftsanlæg, dog højst 3 mio. EUR.
- SNCF forlængede retten til at vende tilbage med tre år for [...] jernbanearbejdere, der var udstationeret hos Sernam.
- SNCF forlængede en social protokol med tre år, som garanterede [...] ansatte hos Sernam overflytning til SNCF i tilfælde af afskedigelse (fra Sernam).
- SNCF garanterede eksistensen af konceptet »Train bloc express (TBE)«⁽³⁸⁾ og adgangen til TBE⁽³⁹⁾. Med henblik herpå betalte SNCF 3 mio. EUR til Sernam Xpress.
- (164) Med hensyn de første to garantier er det indlysende, at de giver Sernam Xpress/Financière Sernam en fordel. For hvis disse to garantier ikke havde været der, ville Sernam Xpress/Financière Sernam selv skulle have afholdt de pågældende omkostninger.
- (165) Kommissionen finder, at TBE-garantierne i væsentlig grad mindsker risikoen for Sernam Xpress/Financière Sernam. De giver dermed selskaberne en fordel.
- (166) Ifølge Frankrig er garantien til jernbanearbejderne i realiteten en fordel for SNCF. SNCF havde nemlig udstationeret et vist antal jernbanearbejdere hos Sernam SA. Disse jernbanearbejdere, som Sernam SA afholdt omkostningerne til, havde ret til at vende tilbage til SNCF på anmodning herom. Under henvisning til den frygt, en privatisering kunne afstedkomme, udvidede SNCF den periode, hvor jernbanearbejderne kunne udøve retten med henblik på at undgå, at de i stort tal vendte tilbage, hvilket ville have været dyrere for SNCF.
- (167) Kommissionen er af den opfattelse, at jernbanearbejderne, hvis de ikke havde haft denne garanti, højst sandsynligt ville have bedt om at vende tilbage til SNCF på det tidspunkt, hvor aktiviteterne blev overdraget. Sernam Xpress ville have skullet erstatte dem med nye medarbejdere med privat status. Kommissionen finder, at det i den foreliggende sag er sandsynligt, at disse nye medarbejderes lønninger ville have været lavere end jernbanearbejdernes på grund af deres mere begrænsede erfaring, hvilket ville have opvejet de ekstra omkostninger for Sernam Xpress, eller også ville have givet dem problemer med at få ansat et stort antal nye medarbejdere på meget kort tid.
- (168) Med hensyn til udvidelsen af overflytningsgarantien med tre år mener Frankrig, at det er en individuel ret, SNCF har givet bestemte medarbejdere. Hverken Financière Sernam eller Sernam Xpress er parter i den aftale.
- (169) Kommissionen tilslutter sig ikke denne analyse. Denne garanti gør det nemlig mere attraktivt at forblive ansat hos Sernam Xpress i den pågældende periode, uden at Sernam Xpress skal afholde den mindste ekstra udgift.
- (170) Kommissionen konkluderer, at de garantier, SNCF har stillet i protokollen af 21. juli 2005 med undtagelse af garantien til jernbanearbejderne, giver Sernam Xpress/Financière Sernam en fordel.
- (171) Mens det er let at sætte tal på værdien af de første tre garantier (henholdsvis 1 mio. EUR, 3 mio. EUR og 3 mio. EUR), gælder det ikke for garantien om overflytning af ansatte. Frankrig bør fastlægge, hvilken lønforhøjelse, Sernam Xpress/Financière Sernam skulle have givet medarbejderne for at nå det samme mål, hvis denne garanti ikke var stillet.

3.4.5. Salgsprisen

- (172) I nr. 164 i indledningsbeslutningen satte Kommissionen også spørgsmålstegn ved, om den negative pris, Financière Sernam havde »betalt«, faktisk svarede til markedsværdien. I den henseende bemærker Kommissionen, at der i mellemtiden er sket en fusion mellem Sernam Xpress og Financière Sernam, og at en mulig støtte til Financière Sernam i form af en for høj negativ pris ikke overstiger de 57 mio. EUR i støtte, Sernam Xpress modtog som ny støtte. Derfor er det ikke længere nødvendigt at udtale sig om spørgsmålet om en mulig støtte til køber.

3.4.6. Konklusion om tilstedeværelsen af ny støtte

- (173) Foranstaltningerne i aftaleprotokollen af 21. juli 2005, der er beskrevet i dette afsnit 3.4, udgør ny støtte til Sernam Xpress/Financière Sernam.

3.4.7. Uforenelighed med det indre marked og tilbagesøgning

- (174) Ifølge Domstolens retspraksis påhviler det medlemsstaten at gøre årsagerne til en støttes forenelighed gældende. Da Frankrig ikke har påberåbt sig nogen begrundelse for foreneligheden, konkluderer Kommissionen, at denne støtte er uforenelig med det indre marked og skal tilbagesøges med tillæg af renter.
- (175) Tilbagesøgningen skal ske hos Financière Sernam og dennes datterselskaber, bl.a. Sernam Services og Aster, der i dag viderefører den økonomiske aktivitet, som modtog støtten, og som tidligere blev udøvet af Sernam Xpress (der fusionerede med Financière Sernam).

⁽³⁸⁾ Nr. 72-74 i indledningsbeslutningen.

⁽³⁹⁾ Nr. 75-77 i indledningsbeslutningen.

3.5. VEDRØRENDE OPHÆVELSESKLAUSULEN

- (176) Aftaleprotokollen af 21. juli 2005 indeholder en ophævelsesklausul i tilfælde af, at Europa-Kommissionen træffer en negativ beslutning op til fem år efter indgåelsen af aftaleprotokollen. Denne klausul kan også udgøre ny støtte. I så fald vil løsningen imidlertid være, at den ikke anvendes. Eftersom klausulen rent faktisk ikke er blevet bragt i anvendelse, er dette resultat nået. Det er derfor ikke nødvendigt at gå længere ind i en analyse af den pågældende klausul.

3.6. DEN BERETTIGEDE FORVENTNING

- (177) De franske myndigheders argument om, at de skridt (såsom deres besøg hos Kommissionen den 24. november 2004 og deres skrivelse af 21. december 2004), de i god tro har taget over for Kommissionen i overensstemmelse med deres samarbejdspflicht, har givet en berettiget forventning om, at overdragelsen af aktiviteterne fra Sernam SA til Financière Sernam var i overensstemmelse med Sernam 2-beslutningen og EU-lovgivningen, kan ikke tages til følge.
- (178) Oplysningerne fra Frankrig var nemlig blot en information til Kommissionen om valget om at sælge aktiverne en bloc uden en beskrivelse af de væsentlige elementer i operationen med overførsel af Sernam SAs aktiver. Navnlig er baggrundsnotatet af 21. december 2004 begrænset til en oplysning om visse elementer vedrørende organiseringen af afhændelsen af aktiver og processens åbne og gennemskelige karakter med henblik på at nå frem til et salg til markedspris inden den 30. juni 2005.
- (179) Kommissionen blev således ikke gjort opmærksom på nogen af følgende elementer:
- 1) det forhold, at den planlagte afhændelse byggede på en koncernintern overførsel af aktiver og passiver til en anden juridisk enhed (Sernam Xpress) efterfulgt af en afhændelse af denne anden enhed (share deal)
 - 2) det forhold, at en del af passiverne ville blive overført sammen med aktiverne, og at kun pålægget om tilbagesøgning vedrørende støtten på 41 mio. EUR og SNCFs fordringer på 38,5 mio. EUR forbliver på Sernam SAs passivside
 - 3) det forhold, at Frankrig var indstillet på at rekapitalisere Sernam SA og Sernam Xpress i tilfælde af tilbud om overtagelse til en negativ pris.

- (180) Da der manglede oplysninger om disse forhold, var det ikke muligt for Kommissionen at forudse, hvordan

Frankrig i sidste ende gennemførte Sernam 2-beslutningen. Tværtimod tydede notatet af 21. december 2004 på, at afhændelsen ville blive realiseret uden skelnen mellem passiverne og til en positiv pris, eftersom der står, at »så snart afhændelsen er realiseret, vil provenuet blive brugt til at tilbagebetale gælden for den juridiske person Sernam, bl.a. den uforenelige støtte, i forbindelse med de sædvanlige nationale procedurer«.

- (181) I betragtning af, at der blev tilbudt negative priser for Sernam SAs aktiver, burde i hvert fald idéen om et salg af aktiverne sammen med en del af passiverne (element 2) i princippet allerede være kendt af Frankrig, da landet udarbejdede sit notat af 21. december 2004, selv om muligheden for en rekapitalisering (element 3) først viste sig ved modtagelsen af tilbuddene. Under alle omstændigheder kan de franske myndigheder ikke hævde at have fået en berettiget forventning uden spontant at have informeret Kommissionen om disse væsentlige elementer den 21. december 2004 eller senere.
- (182) Endelig skulle de franske myndigheder, især hvis de havde vanskeligheder med at gennemføre Sernam 2-beslutningen, henvende sig til Kommissionen for efter aftale at finde frem til en løsning om en anden plan i medfør af princippet om loyalt samarbejde, jf. artikel 4, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Union (TEU). Men afsnit 3.2.3 i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder⁽⁴⁰⁾ bekræfter, at en medlemsstat i henhold til dette generelle princip ikke må afvige fra omstruktureringsplanen uden meddelelse til Kommissionen og dennes forudgående godkendelse.
- (183) Kommissionen har imidlertid aldrig givet nogen form for samtykke til den overdragelse af aktiviteter fra Sernam SA til Financière Sernam, som Frankrig iværksatte.
- (184) Kommissionen konkluderer derfor, at hverken Frankrig eller støttemodtagerne kan påberåbe sig nogen form for berettiget forventning.

4. TILBAGESØGNING

- (185) Kommissionen har konkluderet, at betingelserne i Sernam 2-beslutningen ikke er overholdt. Som følge heraf er de støtteforanstaltninger, der blev godkendt i Sernam 2-beslutningen, blevet misbrugt, jf. artikel 16 i forordning nr. 659/1999. Da Frankrig ikke har anført nogen begrundelse for, at denne støtte skulle være forenelig, er den uforenelig med det indre marked. Frankrig skal derfor træffe alle foranstaltninger til at foretage tilbagesøgning af støtten plus renter.

⁽⁴⁰⁾ EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

- (186) Støtteforanstaltningerne beløber sig til 503 mio. EUR. Støtten består på den ene side af forskellige former for støtte til omstrukturering til et beløb på 2 938 mio. francs, dvs. 448 mio. EUR. Disse støtteforanstaltninger er vist i tabel 3 i beslutningen af 30. april 2003, hvoraf hovedelementerne er anført i nedenstående tabel:

(I mio. franske francs)

Opr. kapital	44
Finansiering af tab 2000	698
Finansiering af tab 2001	252
Finansiering af omstr.: tilførsel fra SNCF	1 300
Finansiering af omstr.: lånekapital fra SNCF	250
Meromk. til arb.tag.	394
Samlet støtte til omstrukturering	2 938

- (187) For at nå op på beløbet 503 mio. EUR skal der tillægges det støttebeløb, som blev udbetalt i forbindelse med kontrakterne vedrørende transport af bagage og transport af aviser og blade til et beløb på 34 mio. EUR og i forbindelse med kontrakterne vedrørende transport af udstyr til et beløb på 21 mio. EUR.

- (188) Nærmere oplysninger kan fås i Sernam 1-beslutningen af 23. maj 2001.

- (189) Med henblik på at foretage en effektiv og omgående tilbagesøgning af støtten skal de franske myndigheder oplyse, hvornår hver enkelt støtte blev stillet til rådighed for støttemodtageren⁽⁴¹⁾. Fra denne dato skal der beregnes morarenter for hver foranstaltning med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i forordning (EF) nr. 794/2004⁽⁴²⁾.

- (190) Endvidere skal støtten på 41 mio. EUR, som allerede er erklæret uforenelig i Sernam 2-beslutningen tilbagebetales med tillæg af renter beregnet efter samme metode.

- (191) Endelig udgør rekapitaliseringen på 57 mio. EUR, SNCFs eftergivelse af fordringer på Sernam SA til et beløb på 38,5 mio. EUR og de garantier, SNCF stillede ved overdragelsen af aktiviteter fra Sernam SA til Financière Sernam med undtagelse af garantien til jernbanearbej-

derne også statsstøtte, der er uforenelig med det indre marked. Denne nye støtte skal tilbagesøges med tillæg af renter beregnet efter samme metode. Med hensyn til beregning af de beløb, der skal tilbagesøges, henviser Kommissionen til metoden i pkt. 171 og 189 i denne afgørelse.

- (192) For at fastslå, hvilket støttebeløb der skal tilbagesøges, kan Frankrig tage hensyn til beløb, SNCF eventuelt har modtaget i forbindelse med likvidationen af selskabet Sernam SA til tilbagebetaling af støtten på 41 mio. plus renter og/eller lånekapital plus renter.

- (193) I tilfælde af at SNCF har modtaget samlet dækning for alle sine fordringer, kan Frankrig kun indregne de beløb, SNCF eventuelt har tilbagebetalt efter likvidationen af Sernam SA, ud fra forholdet mellem beløbet på de to registrerede støtteforanstaltninger og det samlede beløb på fordringer, der er opført som underskud i selskabet Sernam SA.

- (194) Disse tilbagesøgninger, inklusive tilbagesøgning af støtte, der oprindeligt blev bevilget til Sernam SA og Sernam Xpress, skal ske hos Financière Sernam og dets datterselskaber, Sernam Services og Aster, der i dag viderefører den økonomiske aktivitet, som var omfattet af støtten, og som tidligere blev udøvet af Sernam Xpress (der siden er fusioneret med Financière Sernam), og for det af Sernam SA.

- (195) Der er nemlig ingen tvivl om, at Sernam Xpress og dette selskabs operationelle datterselskaber Sernam Services og Aster har fortsat Sernam SAs økonomiske aktivitet, eftersom overdragelsen af Sernam SAs aktiviteter til Financière Sernam, som Frankrig iværksatte, havde netop det formål. I øvrigt fremgår det af sagens akter, at Sernam Xpress, Sernam Services og Aster faktisk videreførte den aktivitet, som var omfattet af støtten, efter Sernam SAs igangværende forretningsplan og med de samme medarbejdere. Siden opløste den eneste selskabsdeltager, Financière Sernam, selskabet Sernam Xpress den 30. juni 2011 og absorberede dets formue. Financière Sernam er således Sernam Xpress' juridiske efterfølger samt selskabets økonomiske efterfølger, idet det er Financière Sernam, der i dag ejer og direkte kontrollerer de operationelle datterselskaber, dvs. Sernam Services og Aster. Desuden viderefører Financière Sernam og dets datterselskaber, især Sernam Services og Aster, Sernam SA og Sernam Xpress' aktivitet og modtager dermed fortsat støtten. Endvidere fik Sernam Services i maj 2011 tilført aktiver med overførslen af mærket Sernam, der værdisættes til 15 mio. EUR, uden at betale en passende modydelse. Aster fik i marts 2008 tilført 5 mio. EUR på en anfordringskonto, som blev eftergivet selskabet i juli 2008. Det blev rekapitaliseret i december 2011 ved eftergivelsen af 5 599 998 EUR på en anfordringskonto. Disse to datterselskaber nød således godt af

⁽⁴¹⁾ Tallene i denne afgørelse er afrundet til nærmeste million. Beregningen af renter skal derimod foretages på grundlag af det nøjagtige beløb for hver enkelt støtte.

⁽⁴²⁾ OJ L 140, 30.4.2004, p. 1.

den støtte, som oprindeligt blev givet til Sernam SA og Sernam Xpress, ikke kun som selskaber, der er en del af koncernen, og fordi de viderefører aktiviteterne, men også fordi der blev overført visse aktiver eller truffet rekapitaliseringsforanstaltninger til fordel for dem.

- (196) Det skal præciseres, at Sernam SA selv er resultatet af, at Sernam SCS blev omdannet til aktieselskab i 2001 (jf. herom Sernam 2-beslutningen, nr. 11). Sernam SCS var således den oprindelige modtager af en del af den omhandlede støtte.
- (197) Da selskabet Financière Sernam og dets datterselskab Sernam Services gik i betalingsstandsning den 31. januar 2012, og Financière Sernams datterselskab Aster trådte i likvidation den 3. februar 2012, opfordres de franske myndigheder til at fastlægge det støttebeløb med tillæg af renter, der snarest muligt skal tilbagesøges, med henblik på at få det registreret på disse virksomheders passivside

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Den statsstøtte på 503 mio. EUR, som Frankrig bevilgede til Sernam SCS (som blev Sernam SA), og Kommissionen godkendte ved beslutning 2006/367/EF ⁽⁴³⁾, er blevet udbetalt på uretmæssig vis. Den er ikke forenelig med det indre marked. Støtten har ligeledes omfattet Sernam Xpress og Financière Sernam og dets datterselskaber, Sernam Services og Aster.
2. Statsstøtten på 41 mio. EUR, som Frankrig bevilgede til Sernam SCS, og som blev erklæret uforenelig ved Sernam 2-beslutningen, har også omfattet Sernam Xpress samt Financière Sernam og dets datterselskaber, navnlig Sernam Services og Aster.
3. SNCFs rekapitalisering af Sernam SA på 57 mio. EUR, SNCFs eftergivelse af fordringer på Sernam SA til et beløb på 38,5 mio. EUR og de garantier, SNCF stillede ved overdragelsen af aktiviteter fra Sernam SA til Financière Sernam med undtagelse af garantien til jernbanearbejderne, udgør statsstøtte, der er uforenelig med det indre marked.

Artikel 2

1. Frankrig skal tilbagesøge den i artikel 1 omhandlede støtte hos Financière Sernam og dets datterselskaber, Sernam Services og Aster.
2. Den støtte, der skal tilbagesøges, pålægges renter fra det tidspunkt, den blev udbetalt til støttemodtageren, og indtil den er tilbagebetalt.

3. Beløbet beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004.

Artikel 3

1. Tilbagebetaling af støtten, jf. artikel 1, skal være øjeblikkelig og effektiv.
2. Frankrig skal gennemføre denne afgørelse senest fire måneder efter meddelelsen heraf.
3. I forbindelse med gennemførelsen kan Frankrig tage hensyn til de beløb, SNCF eventuelt har tilbagebetalt efter likvidationen af Sernam SA på ovenstående betingelser.

Artikel 4

1. Frankrig skal senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse fremsende følgende oplysninger til Kommissionen:
 - a) datoen for, hvornår hver enkelt støtte blev stillet til rådighed for støttemodtageren, og det samlede beløb (hovedstol og renter), som hver enkelt støttemodtager skal tilbagebetale for hver enkelt støtte
 - b) en detaljeret beskrivelse af de foranstaltninger, der allerede er iværksat og planlagt med henblik på efterlevelse af denne afgørelse
 - c) dokumentation for, at støttemodtageren har fået påbud om at tilbagebetale støtten.
2. Frankrig holder løbende Kommissionen orienteret om de nationale foranstaltninger, der træffes for at efterkomme denne afgørelse, indtil den i artikel 1 omhandlede støtte er fuldt tilbagebetalt. Frankrig indsender på Kommissionens anmodning straks oplysninger om de foranstaltninger, der allerede er truffet eller er planlagt for at efterkomme afgørelsen. Frankrig fremsender endvidere detaljerede oplysninger om de støttebeløb og de renter, støttemodtageren allerede har tilbagebetalt.

Artikel 5

Denne afgørelse er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. marts 2012.

På Kommissionens vegne
Joaquín ALMUNIA
Næstformand

⁽⁴³⁾ OJ L 140, 29.5.2006, p. 1.

ABONNEMENTSPRISER 2012 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 200 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig dvd	22 officielle EU-sprog	1 310 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	840 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ dvd	22 officielle EU-sprog	100 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, dvd, 1 udgave pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	200 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én dvd.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Salg og abonnementer

Betalingsabonnementer på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsagenter. Listen over salgsagenterne findes på internettet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_da.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA